commission particulière du débat public
sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

Débat public sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

15 décembre 2002 - 28 mai 2003

COMPTE-RENDU

établi par le président de
la commission particulière du débat public

juin 2003

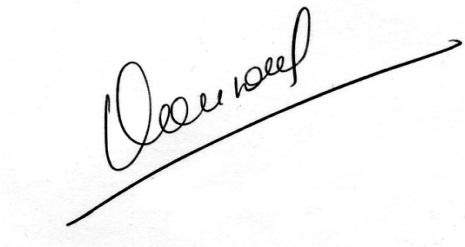
Le présent rapport a été établi collectivement, relu et approuvé sans réserve, par les soussignés :

Jean BERGOUGNOUX
Président de la CPDP

Gilbert GANEZ-LOPEZ
Membre de la CPDP

Catherine GOUPILLON
Membre de la CPDP

Pierrette LARIVAILLE
Membre de la CPDP



Serge VALLEMONT
Membre de la CPDP

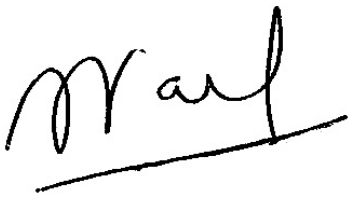


TABLE DES MATIERES

Synthèse du débat public sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes 4

Première partie. Le débat

1. De la saisine à la constitution de la Commission particulière du débat public **6**
2. La préparation du débat **8**
3. Le déroulement du débat **15**
4. Les instruments du débat **26**
5. Le suivi médiatique **28**

Deuxième partie. Les thèmes que le débat a permis d'approfondir 31

1. Faut-il un nouvel aéroport dans l'Ouest ? **31**
   - 1.1. Les perspectives de développement du trafic à Nantes-Atlantique **31**
   - 1.2. Les risques de saturation de Nantes-Atlantique **37**
   - 1.3. Existe-t-il des solutions alternatives à la création d'un nouvel aéroport ? **43**

2. S'il faut un nouvel aéroport, le site de Notre-Dame-des-Landes est-il "le bon" ? **47**
   - 2.1. Le choix du site **47**

3. Quelles seraient les conséquences du choix de Notre-Dame-des-Landes ? **58**
   - 3.1. Consistance du projet d'aéroport et de ses raccordements terrestres **58**
   - 3.2. Les nuisances sonores **64**
   - 3.3. Les autres impacts sur l'environnement **72**
   - 3.4. Notre-Dame-des-Landes et l'aménagement du territoire **80**
   - 3.5. L'avenir de Nantes-Atlantique **86**

Troisième partie. Les positions à la fin du débat 89

Avertissement

- *Le lecteur pressé pourra se limiter à la lecture de la synthèse (pages 4 et 5 du présent document) ou, mieux, de l'ensemble des « encadrés » des trois parties de la note.*
- *Il est recommandé au lecteur qui s'intéresse plus particulièrement à la méthodologie du débat, de lire, in extenso, la première partie du rapport (25 pages).*

SYNTHESE DU DEBAT PUBLIC

SUR LE PROJET D'AEROPORT DE NOTRE-DAME-DES-LANDES

1. LE DEBAT EN QUELQUES CHIFFRES

- Cinq mois et demi : du 15 décembre 2002 au 28 mai 2003
- Un dossier du maître d'ouvrage abondant (brochure de 67 pages + 24 annexes, au total, 1500 pages), mais vivement critiqué pour son incomplétude
- 16 réunions publiques, 70 heures de débat, 7 420 participants.
- 1860 interventions écrites (questions, commentaires, prises de position), dont 1140 déposées au cours des réunions publiques, 720 par courrier, e-mail…
- En réponse, des compléments substantiels apportés par le maître d'ouvrage
- Une expertise complémentaire, dans l'ensemble, très appréciée
- Plus de 21 000 visites du site Internet de la CPDP. 380 000 fichiers téléchargés, 405 contributions au débat par e-mail.
- 6 points presse, 568 retombées médiatiques dont 403 articles de presse (2.2 par jour en moyenne)
- 13 "cahiers d'acteur", en général de 4 pages, édités par la CPDP.

2. LES THEMES QUE LE DEBAT A PERMIS D'APPROFONDIR

- **Faut-il un nouvel aéroport dans l'Ouest ?** Perspectives de "saturation" de Nantes-Atlantique (saturation de la piste, de l'aérogare, contraintes d'urbanisme liées aux nuisances sonores pour l'agglomération nantaise). Peut-on y répondre par une amélioration de l'utilisation des aéroports existants (en particulier par une "plateforme Nantes-Saint-Nazaire") ? L'apport de l'expertise complémentaire a permis de débattre de manière très ouverte de cet ensemble de questions.
- **S'il faut un nouvel aéroport dans l'Ouest, le site de Notre-Dame-des-Landes est-il "le bon" ?** Sur ce thème, l'expertise complémentaire est venue, là encore, fort heureusement compléter le dossier du maître d'ouvrage qui ne contenait qu'une étude jugée, très fréquemment, peu convaincante sur le choix d'un site pour un nouvel aéroport.
- **Quelles seraient les conséquences de la création d'un aéroport à Notre-Dame-des-Landes ?** Consistance du site, raccordements routiers, coût et financement, nuisances sonores et autres problèmes d'environnement, aménagement du territoire, création d'emplois locaux, impact sur l'agriculture….

3. LES POSITIONS TELLES QU'ELLES APPARAISSENT A LA FIN DU DEBAT

- Pour les représentants des verts, appuyés par un courant de pensée antimondialiste assez présent sur le site, que l'on retrouve également chez certains agriculteurs, la crise actuelle du transport aérien sera durable et n'est que le prélude d'une profonde remise en cause de notre société (excès destructeurs du libéralisme, aggravation des problèmes Nord-Sud, pénurie de produits pétroliers, effet de serre..). Il faut repenser les politiques du transport et d'aménagement du territoire. Le projet d'un nouvel aéroport est "inutile et nuisible".

- L'association Solidarités Ecologie entraînant l'adhésion d'une partie de la population autour du slogan "Ni ici, ni ailleurs", considère que la bonne réponse à la saturation de Nantes-Atlantique au demeurant plus lointaine que ne le prévoit le maître d'ouvrage, serait de mieux utiliser les aéroports existants, notamment en développant une "plateforme Nantes-Saint-Nazaire". S'il est vrai qu'une telle solution est moins coûteuse en investissement qu'un nouvel aéroport, elle semble poser de gros problèmes, avec, en particulier, la présence de sites Seveso à proximité de la zone aéroportuaire de Saint-Nazaire, obstacle que la DRIRE considère comme dirimant.
- Les associations ACIPA, Bien Vivre à Vigneux, ainsi, semble-t-il, que bon nombre d'élus locaux, acceptent l'idée qu'un nouvel aéroport sera nécessaire à terme. Elles pensent, par contre, que le site de Notre-Dame-des-Landes, trop près de Nantes et autour duquel la population s'est fortement densifiée au cours des dernières décennies n'est plus adapté. Elles préconisent de mettre à profit le temps dont l'on dispose, pour rechercher un autre site entre Nantes et Rennes, un peu plus au nord que Notre-Dame-des-Landes, site qui, selon elles, pourrait présenter des atouts au moins égaux à ceux de Notre-Dame-des-Landes en termes de chalandise, tout en minimisant l'ampleur des populations touchées par les nuisances (des noms ont été avancés)
- Les "grandes" collectivités territoriales (Conseil régional des Pays de la Loire, Conseil Général de Loire-Atlantique, Communauté Urbaine de Nantes) soutenues par leurs homologues bretonnes, les milieux économiques (CCI, MEDEF, PME, chefs d'entreprise…), l'association ACIPRAN, rejoignent le maître d'ouvrage pour préconiser une décision rapide en faveur du choix de Notre-Dame-des-Landes. De leur point de vue, le débat et notamment l'expertise complémentaire, ont montré que Notre-Dame-des-Landes restait un "bon site" et qu'il est peu probable que l'on puisse en trouver un bien meilleur. Ils considèrent donc qu'il ne faut pas perdre de temps et que, même si la crise actuelle du transport aérien peut avoir retardé les échéances de saturation de Nantes-Atlantique de quelques années, il n'est pas trop tôt, compte tenu des délais de plus en plus longs de réalisation des grands équipements, pour prendre une décision qui réglerait les contraintes que fait peser sur l'agglomération nantaise la présence de Nantes-Atlantique et permettrait de disposer à temps de la nouvelle grande plateforme dont Nantes et plus généralement l'Ouest de la France ont besoin. Cette décision permettrait, en outre, d'arrêter des dispositions d'urbanisme de nature à éviter la poursuite d'une densification anarchique des populations autour de la future plateforme et d'anticiper les mesures réglementaires et compensatoires qu'elle implique.

A noter enfin, que lors de sa délibération intervenue à la veille de la fin du débat, la Communauté de communes d'Erdre et Gesvres (CCEG), rassemblant les communes les plus directement intéressées par le projet, s'est prononcée à une assez nette majorité en faveur de la création d'un nouvel aéroport dans l'Ouest (27 oui, 13 non, 1 blanc), mais a formulé un avis négatif à l'issue d'un vote assez serré (19 oui, 22 non) quant à son implantation sur le site de Notre-Dame-des-Landes.

PREMIERE PARTIE

LE DEBAT

1. DE LA SAISINE A LA CONSTITUTION DE LA COMMISSION PARTICULIERE

1.1. De la saisine à la décision d'organiser un débat public

L'encadré 1, ci-après, rappelle les dates-clés qui conduisirent la CNDP, suite à la saisine de "l'Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs", agissant à la demande de l'association locale "Bien vivre à Vigneux" (BVV), à décider après consultation des Ministres intéressés, d'organiser un débat public sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

On rappellera seulement ici que cette phase préliminaire à l'organisation du débat se plaçait dans le cadre de la "Loi Barnier", ce qui emportait inévitablement deux conséquences qui ne laissèrent pas d'obscurcir quelque peu le début d'un débat qui se déroula, lui, dans le cadre de la "Loi Démocratie de proximité" :

- **le fait qu'une association et non le maître d'ouvrage lui-même ait saisi la CNDP fut souvent mal interprété** : "nous avons forcé le maître d'ouvrage à mettre son projet sur la place publique, alors que, sans cette intervention, il aurait pu conserver le secret encore longtemps sur ses réelles intentions". Réponse facile, bien sûr, mais suspicion persistante.
- **le fait que dans le cadre de la "Loi Barnier", la saisine ne pouvait porter que sur un projet bien précis, en l'occurrence le projet d'un aéroport à Notre-Dame-des-Landes et non sur une problématique plus large** ("Faut-il un nouvel aéroport dans l'Ouest et, si oui, quel est le bon site ?") a conduit à l'élaboration d'un "dossier du maître d'ouvrage" ne répondant pas bien aux attentes d'une grande partie des participants au débat : la question clé du choix du site n'était en effet traitée que dans une annexe mal commodément accessible et, au demeurant, jugée fréquemment peu convaincante. A titre d'illustration de ce malaise initial, l'un des moyens retenus dans un recours en annulation du débat présenté par Maître Corinne Lepage devant le Conseil d'Etat, a pu être précisément que le maître d'ouvrage n'avait pas soumis explicitement plusieurs sites au débat. Comme on le verra plus loin, l'organisation d'une réunion thématique préparée par une expertise complémentaire, très généralement bien accueillie, a permis de pallier cette difficulté et d'avoir un vrai débat sur le choix du site d'un éventuel futur aéroport.

1.2. La constitution de la Commission particulière du Débat Public (CPDP)

La CNDP décida en sa séance du 13 décembre 2001 de confier à l'un de ses membres, **Jean BERGOUGNOUX**, la présidence de la CPDP sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Puis, sur proposition du président de la CPDP, elle arrêta, en sa

séance du 14 février 2002, la composition définitive de la CPDP retracée dans l'encadré 2, composition répondant au double souci de donner toute garantie d'indépendance de la CPDP par rapport aux porteurs du projet et de rassembler une diversité de compétences et de sensibilités permettant d'appréhender les divers aspects du projet.

Encadré 1

DE LA SAISINE A LA CONSTITUTION

DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC

17/01/2001	Lettre de "l'Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs" demandant à la CNDP l'organisation d'un débat public sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes
29/01/2001	La CNDP envisage d'organiser ce débat et décide de consulter les Ministres intéressés
03/04/2001	Lettres du président de la CNDP aux Ministres chargés des Transports et de l'Environnement
29/05/2001	Réponse du Ministre chargé des Transports, favorable au débat public
09/07/2001	Réponse du Ministre chargé de l'Environnement, favorable au débat public
09/07/2001	La CNDP décide d'organiser le débat public
30/07/2001	Lettres du président de la CNDP aux deux Ministres pour les informer de cette décision
13/12/2001	La CNDP désigne Jean BERGOUGNOUX comme président de la CPDP
14/02/2001	La CNDP arrête la composition de la CPDP et retient le 2 septembre 2002 comme date probable d'ouverture du débat

Encadré 2

CONSTITUTION DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC

SUR LE PROJET D'AEROPORT DE NOTRE-DAME-DES-LANDES

PRESIDENT

Jean BERGOUGNOUX	Président d'Honneur de La SNCF, Directeur général honoraire d'EDF, membre de la CNDP, président de la CPDP

MEMBRES DE LA COMMISSION

Gilbert GANEZ-LOPEZ	Ancien vice-président au tribunal de grande instance d'Angers, ancien vice-président au tribunal de grande instance de Nantes
Catherine GOUPILLON	Responsable des relations presse de l'Institut Curie
Pierrette LARIVAILLE	Ingénieur, ancien chef de la Mission Environnement à la Direction générale d'EDF, ancien adjoint au Délégué Régional Ile-de-France d'EDF
Serge VALLEMONT	Ingénieur Général honoraire des Ponts et Chaussées, ancien conseiller technique du Ministre de l'Urbanisme et du Logement, ancien Directeur du personnel du Ministère de l'Equipement, ancien conseiller technique du Ministre de l'Equipement, du Logement, des transports et de l'Espace.

SECRETARIAT GENERAL

Frédéric LORNE	Secrétaire général
Catherine BOMAL	Assistante

Tous les documents, lettres, comptes-rendus, concernant ce chapitre "De la saisine à la constitution de la Commission particulière du débat public" sont rassemblés dans l'annexe 1.

2. LA PREPARATION DU DEBAT

2.1. Quand le débat public joue à "l'Arlésienne"

Le délai qui sépara la décision et l'annonce de l'engagement d'un débat public sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (9 juillet 2001) et l'ouverture effective du

débat (15 décembre 2002) est, à l'évidence, anormalement long. Mais, plus encore que la durée excessive de ce qui aurait pu s'avérer une fructueuse gestation, ce sont les incertitudes qui ont plané durant plus d'une année sur la date et sur les conditions d'engagement du débat qui ont fortement perturbé cette phase préparatoire essentielle à la bonne tenue de tout débat public.

Les huit mois qui s'écoulèrent entre le 27 février 2002, date de l'adoption de la Loi "Démocratie de proximité" et la parution, le 22 octobre 2002, de son décret d'application relatif à l'organisation du Débat Public, furent, en effet, une période de grande incertitude pour les derniers débats décidés dans le cadre de la "Loi Barnier". Les décisions prises concernant ces débats restaient-elle fondées ? Seraient-ils organisés selon les modalités antérieures ou relèveraient-ils des dispositions prévues par la Loi "Démocratie de proximité", au demeurant non encore précisées par des textes d'application ? Faudrait-il attendre la constitution complète et la première réunion de la "nouvelle CNDP" pour faire valider le dossier du Maître d'ouvrage et fixer la date d'ouverture du débat, ou suffirait-il d'avoir l'accord de son nouveau Président ? Toutes ces interrogations interdisaient au Président désigné de la CPDP, dont on eut cependant la courtoisie de ne pas mettre en doute la légitimité somme toute mal assurée, de faire un pronostic fondé sur la date d'ouverture du débat et ses modalités de déroulement.

Aux difficultés intrinsèques du débat vinrent donc s'ajouter des difficultés contingentes non négligeables, aux premiers rangs desquelles :

- la montée en pression de l'opinion publique, relayée par les associations d'opposants et les élus locaux avec lesquels les contacts avaient été noués dès le printemps 2002
- l'incertitude dans laquelle se trouvait le maître d'ouvrage quant aux délais et aux modalités de production de son dossier, alors même qu'il n'était plus concevable, sans prendre de risque de "fuites" plus ou moins pertinentes, de conserver sous le boisseau le contenu d'un dossier dont la préparation traînait en longueur
- les problèmes matériels liés au fonctionnement même de la CPDP (recrutement d'un Secrétaire Général, d'une assistante, choix et mise en route d'un consultant, définition et prise à bail de locaux adaptés, …).

Tout ceci explique que, lorsque la nouvelle CNDP décida, en sa séance du 7 novembre 2002, dans un souci louable de ne pas prolonger davantage un *suspense* qui devenait pesant, de fixer au 15 décembre 2002, l'ouverture du Débat Public, les délais de mise en place des instruments du débat (diffusion des documents, site Internet, réservation de salles…) apparurent très tendus. De manière paradoxale, ce débat qui avait tant tardé, parut commencer dans la précipitation…..

2.2.Les contacts préliminaires

2.2.1. L'identification du "maître d'ouvrage" et des "porteurs du projet"

Lorsque l'Etat est à la fois décideur et maître d'ouvrage, la manière dont il s'organise pour répondre aux attentes qui s'expriment légitimement à travers le

débat public est un élément-clé de la qualité de ce débat. Dans le cas du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, cette organisation fut d'une grande clarté, même si elle fut parfois critiquée par certains opposants qui reprochèrent aux "vrais responsables" de se dissimuler derrière des "fonctionnaires".

Une première (et unique) rencontre du président de la CPDP avec le Directeur général de l'Aviation Civile, en date du 15 janvier 2002 , dont les termes furent totalement confirmés ultérieurement par un bref (et unique) entretien avec M. Dominique Bussereau, Secrétaire d'Etat aux Transports, permit de constater que le Ministre et son Directeur Général entendaient, bien qu'il s'agisse d'un projet d'importance nationale, prendre le maximum de recul par rapport au débat et s'en remettre totalement au Préfet de la Région Pays de la Loire pour organiser, coordonner et animer la participation de l'Etat à ce débat.

M. Michel Blangy, Préfet de la Région Pays de la Loire, précisa au Président de la CPDP dès le 22 février 2002 que le **projet serait porté en débat public, conjointement par le Directeur Régional de l'Equipement de la Région Pays de la Loire et par le Directeur Régional de l'Aviation Civile Ouest.** Ces décisions furent confirmées par son successeur M. Bernard Boucault.

2.2.2. Les contacts avec les élus

Plusieurs contacts informels eurent lieu avec les "grands élus" des régions Pays de la Loire et Bretagne et, de manière plus formelle, l'invitation faite par le Préfet de Région au président de la CPDP de suivre les travaux du Comité de pilotage des études (*vide infra),* lui permit de rencontrer la plupart des élus et fonctionnaires directement impliqués dans le dossier.

S'agissant des "élus locaux", il convient de signaler, au-delà de contacts informels avec les maires des communes les plus directement intéressées, la participation du président de la CPDP à une réunion d'information sur le débat public, organisée le 12 avril 2002 à Fay de Bretagne à l'initiative du Président de la communauté de communes d'Erdre et Gesvres (CCEG), M. Claude Ménager. A noter également une participation sur le même thème aux travaux du conseil municipal d'Orvault (27 mai 2002).

2.2.3. Les contacts avec les associations d'opposants au projet

Les premières associations à se manifester furent l'ACIPA (Association citoyenne intercommunale des populations concernées par le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes) et l'association BVV (Bien vivre à Vigneux). Au-delà d'échanges sur l'organisation du débat à venir, fut formulée avec insistance la demande d'une expertise indépendante préalable au débat. On y reviendra plus loin.

2.2.4. Les contacts avec les milieux économiques

Les Chambres de commerce et d'industrie de Nantes et Saint-Nazaire (ci-après CCI) voulurent également s'informer des conditions selon lesquelles elles pourraient participer activement au débat au double titre de leurs responsabilités

en matière de développement économique régional et de gestionnaire de l'aéroport de Nantes-Atlantique.

2.3.La préparation du dossier du maître d'ouvrage

2.3.1. Le comité de pilotage des études

Le 16 mai 2001, c'est à dire au lendemain même de la décision d'organiser un débat public, le Ministre de l'Equipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer demandait au Préfet de la région Pays de la Loire de "mener pour juillet 2002, l'ensemble des études fonctionnelles, socio-économiques et techniques permettant d'engager un débat public sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes".

Le Préfet de la région Pays de la Loire mit en place à cette fin un **Comité de pilotage** "associant le Préfet de la région Bretagne, les Présidents des conseils régionaux Bretagne et Pays de la Loire, des conseils généraux de la Loire-Atlantique et d'Ille-et-Vilaine, de la communauté urbaine de Nantes et de la communauté d'agglomération de Rennes". Les travaux de ce comité devait se dérouler "en présence des représentants des communautés de communes d'Erdre et Gesvres et de la région de Blain ainsi que du SIVU de Notre-Dame-des-Landes".

A partir de sa seconde réunion (22 février 2002), le Président de la CPDP fut invité à suivre ses travaux.

2.3.2. Une création controversée : le syndicat mixte d'études

Par arrêté en date du 23 janvier 2002, le Préfet de la région Pays de la Loire décida d'autre part la création d'un **Syndicat mixte d'études de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.** Réunissant toutes les collectivités territoriales des régions Pays de la Loire et Bretagne intéressées au premier chef par le projet, ce syndicat mixte a pour objet "de procéder (…) à la réalisation d'études préalables à l'aménagement du site et à la création du nouvel aéroport de Notre-Dame-des-Landes , y compris les infrastructures desservant la plateforme aéroportuaire".

Bien que la mission de ce syndicat mixte fût clairement limitée à l'élaboration d'études préalables, en étroite coordination dans la phase préalable au débat avec le comité de pilotage, cette création dans laquelle certains virent la "preuve" que la décision de création d'un aéroport à Notre-Dame-des-Landes était déjà prise, sema un certain trouble. Par contre, en fin de débat, l'existence de ce syndicat mixte apparut à certains opposants comme une opportunité : ils suggérèrent qu'il pourrait utilement piloter et financer des études complémentaires sur la recherche du meilleur site pour l'implantation d'un nouvel aéroport dans l'Ouest.

Les documents utiles à notre propos concernant le Comité de pilotage et le syndicat mixte d'études sont rassemblés dans notre annexe 2.

2.3.3. Les options du dossier du maître d'ouvrage

Au-delà des séances du Comité de pilotage, plusieurs rencontres techniques réunirent le Maître d'ouvrage et la CPDP dans le cadre de la préparation du dossier qui devait permettre d'ouvrir le débat.

Afin d'éviter tout malentendu, il convient de préciser, une fois pour toutes, que la CPDP ne saurait être, en aucun cas, le "conseil en communication" du Maître d'ouvrage et que celui-ci conserve l'entière responsabilité de son dossier sur le fond comme sur la forme. **Le rôle de la CPDP, et en dernier ressort de la CNDP, est de s'assurer que les informations, explications et justifications fournies par le Maître d'ouvrage sont "suffisamment complètes" pour que le débat puisse s'engager dans de bonnes conditions.**

Après discussion approfondie avec la CPDP, le Maître d'ouvrage retint finalement deux options qui ne laissèrent pas de susciter de nombreuses polémiques au début du débat :

- fidèle à la logique qui avait présidé aux travaux préparatoires à l'élaboration du dossier, **il choisit d'expliquer dans le corps du dossier, pourquoi Notre-Dame-des-Landes était (toujours), de son point de vue, un "bon site",** plutôt que de procéder à une comparaison entre plusieurs sites envisageables pour montrer que Notre-Dame-des-Landes était "le bon site". Les études de comparaison entre sites, dont la qualité fut d'ailleurs objet de vives controverses, se trouvaient ainsi rejetées en annexe
- il préféra esquisser à grands traits trois scénarios d'implantation des installations aéroportuaires plutôt que de présenter une hypothèse unique étudiée de manière plus fouillée. A la base de cette option, l'idée tout à fait estimable qu'il ne fallait pas donner le sentiment que le projet était figé, alors que ce n'était pas le cas, mais aussi le souci de ne pas "graver dans le marbre" des précisions d'aménagement jugées illusoires dans l'état actuel des études : cette attitude prudente ne put résister à la pression du débat[1].

Le dossier du Maître d'ouvrage, constitué d'une brochure de 67 pages et de 24 études annexées –sur CDROM-, constitue les annexes 3 et 4 du présent rapport. Figure également dans l'annexe 3, le "quatre pages" diffusé à l'ouverture du débat.

2.4. Une demande réitérée et rejetée d'expertise indépendante préalable au débat

[1] Il s'agit là d'un dilemme classique dans la préparation de tout débat public. Trop précis, le dossier du maître d'ouvrage donnerait le sentiment qu'il cherche à "verrouiller" le débat. Trop flou, ce dossier induirait à penser que le maître d'ouvrage n'a pas bien étudié son projet ou, pire, cherche à en dissimuler certains aspects. Force est donc de conclure qu'un dossier de maître d'ouvrage doit être "suffisant pour permettre l'engagement du débat", mais devra **inévitablement,** évoluer et s'enrichir en cours de débat. Prétendre le contraire serait dénier tout intérêt au Débat Public.

Dès les premières rencontres avec les associations opposées au projet, il apparut clairement une forte suspicion à l'égard de l'objectivité des travaux du Maître d'ouvrage : en clair, il était soupçonné d'avoir reçu mission de justifier une décision déjà prise, pour des raisons diverses, sous la pression des grands élus et des milieux économiques. Les associations demandaient donc que soit organisée **avant l'ouverture du débat,** une expertise indépendante et complète permettant de traiter de manière approfondie les deux questions-clés que le Maître d'ouvrage allait, selon elles, occulter : faudra-t-il un nouvel aéroport dans l'Ouest ? Dans une telle hypothèse, le site de Notre-Dame-des-Landes, envisagé de très longue date, restait-il "le bon" site ?

Usant d'un discours certes plus modéré, d'autres acteurs du débat, tels les maires des communes directement intéressées, préconisaient aussi la réalisation d'une expertise préalable indépendante pour que le débat puisse s'engager sur des bases saines.

Il fallut donc essayer de convaincre qu'il n'était pas possible d'accéder à une telle requête, d'abord parce que les textes régissant le débat public et, notamment l'organisation d'expertises indépendantes sous l'égide de la CNDP, ne le permettaient pas, ensuite et surtout parce qu'il serait tout à fait contraire aux principes les plus élémentaires de la démocratie d'organiser une expertise dans le cadre du débat public sans même avoir commencé à entendre le public !

2.5.L'organisation et le fonctionnement de la CPDP

2.5.1. Le choix d'un conseil en communication

Dans le cadre du débat public sur le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, la Commission Particulière a été amenée à s'assurer du concours d'un consultant en communication chargé d'assister le Président et les membres de la Commission tout au long du débat et d'assurer les multiples tâches liées à l'organisation matérielle du débat et à l'intendance de la CPDP.

Conformément aux dispositions régissant l'organisation des débats publics, il appartenait au Maître d'ouvrage de procéder à l'appel d'offres permettant de retenir un consultant et, ultérieurement, de prendre en charge la rémunération de ses prestations Dans ce contexte, toutes les procédures nécessaires ont été menées en étroite concertation entre la CPDP et le Maître d'ouvrage afin de garantir une totale indépendance du consultant vis-à-vis du Maître d'ouvrage.

Un cahier des charges fut établi détaillant les prestations attendues du conseil en communication de la CPDP : conseil en communication proprement dit, développement des outils de la communication et, notamment d'un site Internet, organisation des rencontres publiques, relations presse, relations publiques, archivage et participation aux travaux de synthèse, soutien au fonctionnement de la CPDP…

Après publication au J.O.C.E le 4 avril 2002 d'un préavis d'information, un avis d'appel public à la concurrence a été envoyé pour parution au J.O.C.E et au

B.O.A.M.P. le 27 juin 2002 et indiquant la date de remise des dossiers de candidature pour le 24 juillet 2002.

Le 25 juillet 2002, la Commission d'Appel d'offre s'est réunie afin de procéder à l'ouverture des dossiers et la CPDP a procédé à l'analyse des candidatures retenues en vue de pouvoir choisir l'attributaire du marché au cours d'une commission d'examen des offres fixée au 30 juillet 2002.

A l'issue de cette procédure et sur la base des critères exposés dans l'avis d'appel public à la concurrence, le choix s'est porté sur le cabinet Moser Malt et Associés, jugé le plus apte à répondre aux exigences de qualité et de fiabilité réclamées pour la bonne exécution de cette mission[2].

Tous les documents relatifs à cette section (cahier des charges, appel d'offres, analyse des réponses, comptes-rendus de commission sont rassemblés dans l'annexe 5).

2.5.2. Les locaux et l'accueil du public

Le siège de la Commission fut établi 3, rue d'Alger à Nantes dans des locaux pris à bail et convenablement aménagés dans le cadre du contrat Moser Malt. L'accueil du public y fut assuré physiquement et téléphoniquement tous les jours ouvrables de 9 h 00 à 12 h 30 et de 14 h 00 à 18 h 00.

D'autre part, un point d'information de la CPDP (cellule Algeco) fut installé à proximité de la mairie de Notre-Dame-des-Landes. Le secrétaire général de la CPDP y assura une permanence deux après-midi par semaine, soit 45 permanences pendant toute la durée du débat.

2.5.3. Les outils du débat

Voir section 5 *infra*

2.5.4. Le fonctionnement de la Commission

Le fonctionnement de la CPDP a été parfaitement collégial depuis les premières réflexions sur l'organisation du débat, jusqu'à la rédaction du présent rapport final qui doit être considéré comme une œuvre collective.

Compte tenu de la dispersion géographique de ses membres, le courrier électronique a été le moyen le plus efficace pour assurer une circulation permanente et fluide de l'information entre ses membres et un fonctionnement collégial "en temps réel". De nombreuses réunions "physiques" ont cependant eu lieu systématiquement au siège de la CPDP en préalable aux "grandes" réunions publiques. Des réunions "à géométrie variable" ont eu lieu également à Paris ou à Nantes pour traiter de points techniques particuliers.

[2] Il convient d'indiquer dès maintenant que Moser Malt et Associés a fait preuve d'une bonne efficacité, ce qui est normal, dans l'exécution des tâches programmées qui lui étaient imparties, mais aussi, ce qui est plus exceptionnel, d'une très bonne réactivité dans l'organisation d'un débat qui s'est progressivement modelé en fonction des attentes du public.

Bien que chacun ait eu à s'exprimer sur tous les sujets, une certaine spécialisation s'est naturellement organisée en fonction des tâches à accomplir : c'est ainsi par exemple que Serge Vallemont et Pierrette Larivaille ont assuré le pilotage de l'expertise complémentaire, que Pierrette Larivaille a présidé aux études complémentaires sur l'hypothèse d'une "plateforme Nantes-Saint-Nazaire", que Catherine Goupillon s'est plus particulièrement attachée au suivi des médias, que Gilbert Ganez-Lopez a assuré les relations "de proximité" de la CPDP et la supervision au quotidien du siège de la CPDP.

La CPDP s'est généralement retrouvée au complet à la tribune des "grandes" réunions publiques et le Président a toujours été assisté d'un ou plusieurs membres de la CPDP à l'occasion des réunions "décentralisées", des points presse et des entrevues importantes.

3. LE DEROULEMENT DU DEBAT

3.1. L'ouverture du débat

L'encadré 3 ci-dessous retrace les dates-clés de l'ouverture du débat. On trouvera, en annexe 6, le dossier de presse du 22 novembre 2002.

Encadré 3

L'ouverture du débat : les dates-clés

7/11/2002	La Commission nationale du débat public, que préside Yves Mansillon, juge le dossier du Maître d'ouvrage (brochure de 67 pages + 24 annexes) "suffisant pour permettre l'engagement d'un débat public sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes". Elle fixe au 15 décembre 2002 l'ouverture du débat
22/11/2002	Point presse d'Yves Mansillon, Président de la CNDP et de Jean BERGOUGNOUX, Président de la CPDP. Annonce du calendrier des premières réunions publiques
28/11/2002	Ouverture du site Internet de la CPDP. Il contient des informations pratiques sur le déroulement du débat, le journal n°1 du débat, le corps du dossier du Maître d'ouvrage
07/12/2002	Le dossier du Maître d'ouvrage (brochure de 67 pages + "quatre pages") est livré aux personnalités destinatrices et dans les mairies concernées
07/12/2002	La mise sur site Internet des annexes au dossier du Maître d'ouvrage commence. Elle sera achevée le 15 janvier 2003
15/12/2002	Date officielle d'ouverture du débat
09/01/2003	Première réunion publique à Nantes-La Beaujoire

3.2. Vue d'ensemble sur les réunions publiques

Les événements à la fois les plus visibles et les plus structurants du débat furent évidemment les 16 réunions publiques, qui rassemblèrent au total 7 420 personnes, pour des échanges qui durèrent un peu plus de 70 heures (encadré 4).

Ces réunions publiques s'organisèrent logiquement en quatre cycles répondant à des finalités différentes :

- **un "cycle inaugural" de quatre réunions** tenues à Nantes et à Notre-Dame-des-Landes qui permit de mieux informer le public sur le projet du maître d'ouvrage et d'identifier les questions qu'il conviendrait d'approfondir dans la suite du débat
- **un ensemble de huit réunions dites "de proximité" et "décentralisées"** permettant de débattre de l'impact que pourrait avoir ce projet au delà de son environnement immédiat
- **trois réunions thématiques** au cours desquelles furent approfondies les trois questions essentielles mises en évidence durant le "cycle inaugural".
- **une réunion de synthèse** destinée à valider les éléments retenus par la CPDP dans le cadre de la préparation de son rapport final et à recueillir les prises de position finales à l'issue du débat.

L'examen des temps de parole[3], que retrace l'encadré 5, **met en évidence une répartition globalement assez équitable** entre :

- d'un côté, le Maître d'Ouvrage et les partisans du projet : 39 % du temps total
- de l'autre, les opposants : 44 %
- la CPDP et son expert, par définition neutres, ayant quant à eux occupé un peu plus de 16 % du temps disponible.

On observera cependant des disparités significatives de cette répartition du temps de parole entre les différents cycles de réunions :

- au cours du cycle inaugural, les opposants ont fortement "occupé le terrain" mobilisant près de 54 % du temps de parole
- au cours des réunions "décentralisées", les opposants restent très présents (46 %), mais les partisans du projet, locaux ou venus de Nantes, s'expriment sensiblement plus (25 %)
- au cours des réunions thématiques, le panorama change radicalement : l'expert mandaté par la CPDP (*vide infra*) joue évidemment un rôle important (12 %), mais c'est surtout le maître d'ouvrage qui est fortement sollicité (26 %)
- la réunion de synthèse est quant à elle totalement atypique, la CPDP utilisant pour présenter une esquisse de son rapport final plus d'un tiers du temps de parole, le maître d'ouvrage ayant peu à intervenir, et les opposants l'emportant, de nouveau, quelque peu en temps de parole sur les partisans du projet.

[3] La décision de procéder à une analyse systématique du temps de parole fut prise dès le cycle inaugural pour répondre à des critiques d'opposants qui avaient le sentiment que les partisans du projet bénéficiaient d'un temps de parole bien supérieur à celui des opposants. Cette impression fut, bien entendu, totalement démentie par cette analyse objective dont on peut penser qu'elle contribua à conforter l'image d'impartialité de la CPDP.

Encadré 4

Les réunions publiques

Le "cycle inaugural"

Date	Lieu	Participants	Durée
09/01/03	Nantes La Beaujoire	1 500	4 H 00
11/01/03	Notre-Dame-des-Landes 1	1 000	4 H 00
11/01/03	Notre-Dame-des-Landes 2	600	4 H 00
15/01/03	Nantes , Centre des congrès	1 000	5 H 00
Total		**4 100**	**17 H 00**

Les réunions "de proximité"

Date	Lieu	Participants	Durée
26/03/03	Bougenais-Rezé	450	4 H 30
27/03/03	Bouvron	200	4 H 00
Total		**650**	**8 H 30**

Les réunions "décentralisées"

Date	Lieu	Participants	Durée
21/01/03	Rennes	450	4 H30
19/02/03	Quimper	62	3 H 00
28/02/03	Vannes	130	2 H45
04/03/03	La Roche sur Yon	78	4 H 00
07/03/03	Angers	110	3 H 45
18/04/03	Brest	40	2 H 30
Total		**870**	**20 H 30**

Les réunions thématiques

Date		Participants	Durée
01/04/03	Thématique 1	300	5 H 00
22/04/03	Thématique 2	320	5 H 30
29/04/03	Thématique 3	330	6 H 15
Total		**950**	**16 H 45**

La réunion de synthèse

Date	Lieu	Participants	Durée
27/05/03	Nantes, Centre des congrès	**850**	**7 H 30**

Total général	**7 420**	**70 H 15**

Encadré 5

Les temps de parole

Réunions publiques	MO		Partisans		Opposants		CPDP		Expertise	
	h	%	h	%	h	%	h	%	h	%
Cycle inaugural : 4 réunions : 16h	2h55	**18,23**	2h16	**14,17**	8h38	**53,96**	2h11	**13,64**	-	-
Réunions décentralisées 6 réunions = 19h51[1]	3h41	**18,56**	4h58	**25,02**	9h07	**45,93**	2h05	**10,49**	-	-
Réunions thématiques : 3 réunions : 15h13	3h58	**26,07**	2h55	**19,17**	5h25	**35,59**	1h07	**7,34**	1h48	**11.8**
Total temps de parole : 13 réunions : 51h04	10h34	**20,69**	10h09	**19,88**	23h10	**45,37**	5h23	**10,54**	1h48	**3.52**
Réunion de synthèse 1 réunion : 6h58	0h20.	**4,78**	1h39	**23,68**	2h37	**37,56**	2h22	**33,97**	-	-
Total temps parole avec synthèse : 14 réunions = 58h02	10h54	**18,78**	11h48	**20,33**	25h47	**44,43**	7h45	**13,36**	1h48	3.10

1. Les réunions "de proximité" n'ont pas été incluses dans ce décompte en raison de leurs caractéristiques trop atypiques

Les comptes-rendus détaillés de toutes ces réunions publiques constituent l'annexe 7 du présent rapport. On trouvera des comptes-rendus plus synthétiques des plus importantes d'entre elles dans les journaux du débat (annexe 8).

3.3.Le "cycle inaugural" et ses enseignements

Dans la logique d'organisation du débat évoquée précédemment, **quatre objectifs étaient assignés à ces réunions :**

- préciser les règles du jeu du débat et, notamment, la manière dont chacun pourrait s'informer et s'exprimer
- donner à chacun l'information de base sur le projet du Maître d'ouvrage
- recenser les questions à approfondir et à débattre
- réaliser une première "cartographie" de l'opinion

Le scénario de ces quatre réunions fut donc très semblable :

- présentation des principes et des modalités du débat par le président de la CPDP[4]
- présentation du projet par le Maître d'ouvrage (Direction régionale de l'Equipement, Direction de l'Aviation civile Ouest)
- table ronde réunissant élus, associations opposées au projet (ACIPA, BVV, Solidarités Ecologie, ADECA,…), partisans du projet (CCI, industriels,…)
- interventions de la salle : "simples citoyens", mais aussi élus ne partageant pas l'opinion majoritaire de leur assemblée.

Sans doute aurait-il pu résulter de ces "figures imposées" une certaine impression de monotonie, d'autant qu'il n'était guère loisible au Maître d'ouvrage de s'écarter d'une présentation de référence permettant à tous de bénéficier de la même information de base sur le projet. Il n'en demeure pas moins que chacune de ces réunions eut sa physionomie propre : prédominance des "institutionnels" et des prises de position préparées de longue date à la première réunion de Nantes-La Beaujoire (9 janvier 2003), plus d'attention portée aux problèmes humains et, notamment à l'avenir de l'agriculture dans l'hypothèse d'une réalisation de l'aéroport, au cours des deux réunions de Notre-Dame-des-Landes (11 janvier 2003), début d'échanges d'arguments bien structurés lors de la dernière réunion du cycle inaugural (Nantes, 15 janvier 2003).

Il apparut avec évidence que trois difficultés devraient être surmontées pour que la qualité du débat soit à la hauteur des enjeux du projet.

Il fallait, tout d'abord éviter que la passion qui se manifesta tout au long de ce cycle inaugural, ne dégénérât en autisme. Comme dans bien d'autres cas, le débat sur le projet de Notre-Dame-des-Landes, ne risquait-il pas de se résumer en un affrontement stérile entre le discours rationnel des tenants du projet, mettant en avant l'intérêt général, le développement régional et le discours exacerbé d'opposants qui risquaient de voir leur vie personnelle, familiale, professionnelle, profondément perturbée par un projet dont ils n'attendaient aucune retombée positive ? Rien d'étonnant donc à ce que ces premières réunions se soient déroulées dans un climat passionné (la presse préféra souvent dire "houleux"). Il n'en demeure pas moins que toutes les réunions allèrent à leur terme normal, à l'exception de la deuxième réunion de Notre-Dame-des-Landes qui dut être interrompue au bout de quatre heures de débat et à la grande déception de la plupart des participants, en raison du "bruit de fond" insupportable provoqué par une poignée de trublions. Après cet incident, la quatrième réunion du cycle inaugural fut marquée par une amélioration très sensible de la qualité des échanges. Sans doute, faut-il mettre en partie cette amélioration du dialogue au crédit des principales associations d'opposants au projet qui, sans renier les intérêts de leurs adhérents, choisirent de se placer au plan de la rationalité et

[4] La première réunion publique de Nantes-La Beaujoire commença par une intervention de M. Bernard Boucault, Préfet de la région Pays de la Loire reproduite en annexe 9. Elle fut l'occasion pour M. Bernard Boucault de souligner l'importance que l'Etat attachait à ce débat, d'indiquer comment il avait organisé la participation de l'Etat au débat, de préciser enfin qu'il entendait se placer en position d'écoute et non d'intervenant direct au cours des réunions à venir. De même, Mme Bernadette Malgorn, Préféte de la Région Bretagne, prononça une allocution inaugurale à la réunion de Rennes du 21 janvier 2003.

d'opposer des arguments d'intérêt général aux arguments des tenants du projet, plutôt que d'apparaître porteuses d'intérêts particuliers et égoïstes.

Une seconde difficulté était de parvenir à **crédibiliser les enjeux du débat.** Trop de personnalités importantes s'étaient prononcées, souvent de manière péremptoire en faveur du projet, pour qu'il ne régnât pas une forte suspicion : les jeux n'étaient-ils pas déjà faits, les dés n'étaient-ils pas pipés ? Il fallut donc revenir à maintes reprises sur la rigueur du processus décisionnel imposé par la loi et sur l'engagement personnel des membres de la CPDP, pour que les doutes sur l'utilité du débat se dissipent progressivement.

Troisième difficulté et non la moindre : au delà des prises de position plus ou moins attendues, l'unanimité se fit dans l'opposition au projet autour de ce qui fut qualifié, dans le meilleur des cas, de **"déficiences graves" du dossier du Maître d'ouvrage**. Les critiques les plus vives portèrent notamment sur l'absence d'une justification convaincante du choix du site (le document de la SETEC, réactualisant des études antérieures, fut jugé partial et insuffisant), sur l'imprécision des plans du projet d'aéroport et de ses raccordements routiers, sur une présentation considérée comme tendancieuse des nuisances sonores potentielles, sur l'insuffisante prise en compte des problèmes humains. Le Maître d'ouvrage présenta sa défense mais, bien entendu, n'entraîna nullement l'adhésion. Pour que le débat puisse se poursuivre utilement, il devenait donc indispensable de compléter substantiellement le dossier initial du Maître d'ouvrage, afin de répondre aux multiples questions soulevées au cours du cycle inaugural, et même, sur certains points de le compléter de manière contradictoire par le biais d'une **expertise complémentaire** que réclamaient depuis longtemps de nombreux participants et qu'il était désormais possible d'engager sur des bases saines.

3.4.Le traitement des questions issues du "cycle inaugural"

A l'issue du cycle inaugural, la Commission particulière du débat public (CPDP) avait collecté **1359 interventions écrites** (questions, prises de position, commentaires, suggestions….), se répartissant comme suit :

- 1154 formulaires remplis dans le cadre des réunions publiques
- 126 interventions reçues par e-mail
- 79 interventions acheminées par courrier (lettres, lettres T) ou déposées sur les registres mis à disposition du public, rue d'Alger et à Notre-Dame-des-Landes

Ces interventions écrites ont été analysées et regroupées autour de sept "thèmes" :

1. Organisation et conduite du débat
2. Nécessité d'un nouvel aéroport
3. Le choix du site
4. Le projet
5. Les nuisances
6. Conséquences en termes d'aménagement du territoire
7. Questions et prises de position diverses

Dans une première publication, qui fut mise à disposition sur Internet et sous forme de dossiers papiers consultables sur ses sites de Nantes et Notre-Dame-des-Landes, la

CPDP présenta un **recensement exhaustif des interventions écrites recueillies** et précisa l**es suites qu'elle entendait donner à ces interventions.**

Au-delà de prises de position n'appelant pas commentaire et qui furent simplement enregistrées, ces interventions étaient très majoritairement des questions auxquelles il convenait d'apporter des réponses précises.

Certaines de ces questions concernant la conduite du débat, s'adressaient à la CPDP elle-même : toutes reçurent réponse dans un document publié à la mi-mars 2003.

La plus grande part de ces questions touchaient cependant aux différents aspects du projet et concernaient donc pour l'essentiel le Maître d'ouvrage et son environnement (autres services de l'Etat, direction de l'aéroport de Nantes-Atlantique….). A partir des questions analysées, regroupées et synthétisées, la CPDP bâtit donc à l'intention du Maître d'ouvrage un **questionnement très précis ne comportant pas moins de 58 items.** Les réponses du Maître d'ouvrage qui parvinrent en trois lots échelonnés dans le temps et furent mis au fur et à mesure à la disposition du public, constituèrent **un enrichissement considérable du dossier initial du débat** et vinrent nourrir en temps voulu, concomitamment aux résultats de l'expertise complémentaire, les trois réunions thématiques du mois d'avril.

L'ensemble des interventions et questions écrites recueillies au cours du débat, soit au total plus de 1860 dont 1140 déposées au cours des réunions publiques et 720 reçues par courrier ou e-mail, a été exploité et archivé par la CPDP. Les documents émanant de la CPDP et du Maître d'ouvrage relatifs à cette section constituent l'annexe 10 du présent rapport.

3.5.L'expertise complémentaire

On s'est expliqué précédemment sur les raisons pour lesquelles **il n'était pas possible de répondre positivement à la demande d'une expertise indépendante préalable au débat.** Dès le débat ouvert, il devenait par contre possible, prenant en compte les demandes réitérées d'expertise complémentaire, d'engager le processus devant permettre la réalisation d'une telle expertise, étant entendu que le cahier des charges définitif devrait tenir compte des problématiques identifiées durant la première phase du débat. **Lors de sa séance du 8 janvier 2003 la Commission nationale du débat public, sur proposition du président de la commission particulière du débat public, décida donc d'engager une expertise complémentaire sur le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes.**

Le choix de l'expert, la définition et le suivi de cette mission d'expertise, financée par la CNDP, et qui devait être totalement indépendante du Maître d'ouvrage et, plus généralement de toute partie prenante au débat, **relevaient donc totalement de la responsabilité de la CPDP**. Celle-ci a cependant souhaité :

- procéder au choix des experts en présence de quelques associations opposées au projet qui pourraient témoigner de l'impartialité du choix de l'expert
- être assistée dans le suivi de l'expertise par un **Comité de pilotage** rassemblant des représentants des différentes parties prenantes au débat : élus des assemblées

régionale et départementale, de la Communauté urbaine de Nantes, de la Communauté de communes d'Erdre et Gesvres, du Maître d'ouvrage, de la CCI, du Directeur de Nantes-Atlantique, des associations et de quelques personnalités invitées à titre personnel.

A partir d'une liste d'une douzaine de bureaux d'études présentant tous des compétences sérieuses dans le domaine du transport aérien, la commission particulière a sélectionné, en vue de l'organisation d'une consultation restreinte, quatre sociétés (A.V. Consultants, Cosynergie associés, F.C. Consulting, M.V.A), cette sélection s'étant fondée sur une appréciation de leur degré d'indépendance et d'expertise et sur les références présentées par chacune d'entre elles.

Sur la base d'un cahier des charges résumé dans l'encadré 6, les quatre sociétés ont été invitées par lettre du Président de la CPDP en date du 11 janvier 2003, à faire parvenir leurs propositions au plus tard le 29 janvier 2003. A.V. Consultants ayant renoncé, seuls Cosynergie associés, F.C. Consulting et MVA ont adressé une proposition et ont été auditionnés par deux membres de la commission particulière le 31 janvier 2003.

Au terme d'une étude approfondie des trois offres, la commission particulière a proposé à la Commission nationale du débat public de retenir la société Cosynergie comme étant celle présentant les meilleures garanties tant du point de vue des compétences pluridisciplinaires réunies et de leur haut niveau d'expertise, que de la méthodologie retenue pour la réalisation de cette expertise complémentaire.

Les résultats de cette expertise complémentaire ne seront pas commentés ici, car ils seront largement utilisés dans la deuxième partie de ce rapport. Ils sont consignés dans trois fascicules (au total 427 pages constituant l'annexe 11 du présent document).

Encadré 6

Résumé du cahier des charges de l'expertise complémentaire

Points à traiter par le consultant

Point n°1

L'étude consistera en un réexamen des hypothèses retenues en matière de croissance du trafic aérien, par le dossier soumis au débat public. Elle comportera en premier lieu, une analyse des besoins en déplacements, tous modes considérés, pour l'Ouest de la France et des perspectives de leur développement à l'horizon 2010, 2020, 2030 en distinguant trois segments de trafic, intérieur, européen, intercontinental.

A partir de cette analyse, devront être étudiées les réponses possibles (transports terrestres et aériens) pour satisfaire ces besoins et l'impact de celles-ci sur le développement du transport aérien à l'horizon 2010, 2020, 2030, avec ses conséquences sur le développement du trafic de l'aéroport de Nantes-Atlantique et sa saturation éventuelle, en examinant les possibilités d'une répartition du trafic entre les aéroports existant dans l'Ouest. A ce titre il sera essentiel de prendre en compte trois types de voyageurs potentiels concernés soit par des vols affaires, des vols vacances, ou des vols loisirs courts.

Point n°2

Ce second volet de l'étude portera sur la localisation de sites possibles pour un nouvel aéroport en procédant à une analyse critique des études antérieures au regard des contraintes actuelles et à un examen de la pertinence des critères utilisés, de leur pondération et des solutions proposées. Elle devra prendre en compte les enjeux environnementaux en faisant ressortir en particulier les populations concernées par ceux-ci.

Délais de l'étude

Le délai fixé pour la remise du rapport définitif d'expertise complémentaire est fixé à deux mois à compter de la date de la commande, étant précisé qu'un rapport d'étape traitant du premier point devra être remis au terme du délai d'un mois.

Documents mis à disposition

Une liste de documents relatifs à des études préliminaires concernant les deux points faisant l'objet du présent cahier des charges ainsi que des rapports établis par les associations sont donnés en annexe.

Le résultat de l'expertise complémentaire sera rendu public.

3.6. Les réunions thématiques

Trois réunions thématiques ont été organisées à Nantes, respectivement les 1er, 22 et 29 avril 2003. Les sujets traités au cours de ces réunions sont indiqués dans l'encadré 7 ci-dessous.

Les deux premières réunions, particulièrement calmes et studieuses, commencèrent par une présentation des résultats de l'expertise complémentaire relatifs aux thèmes traités. S'ensuivirent des échanges bien argumentés entre le Maître d'ouvrage et ses experts, les experts de Cosynergie, les associations, la CCI, les élus et le public. La troisième réunion fut naturellement plus animée, compte-tenu de son sujet à la limite de la provocation pour les opposants ("Vous ne voulez pas d'un aéroport à Notre-Dame-des-Landes. Et bien, discutons maintenant de ce qu'il arriverait si on le faisait quand même" !). Elle donna lieu cependant à des échanges approfondis et utiles grâce à la présence d'un certain nombre d'experts dont, notamment, le président de l'ACNUSA, ce qui permit quelques mises au point bienvenues.

Il n'y a pas lieu de retracer, ici, le contenu de ces réunions thématiques, puisqu'il sera très largement repris dans la deuxième partie de ce rapport.

Encadré 7

Sujets traités au cours des réunions thématiques

01/04/03 Thématique 1. Faut-il un nouvel aéroport dans l'Ouest ?

- perspectives de développement du trafic à Nantes-Atlantique
- risques de "saturation" de Nantes-Atlantique (piste, aérogare, contraintes liées aux nuisances sonores)
- Peut-on répondre à ces risques de saturation par une meilleure utilisation des aéroports existants ?

22/04/03 Thématique 2. S'il faut un nouvel aéroport dans l'Ouest, le site de Notre-Dame-des-Landes, est il "le bon" ?
Quelle serait la consistance du projet et de ses raccordements terrestres ?
Quels seraient son coût et ses modalités de financement ?

29/04/03 Thématique 3. Quelles seraient les conséquences de l'implantation d'un grand aéroport à Notre-Dame-des-Landes ?

- Nuisances sonores
- Autres problèmes d'environnement
- Aménagement du territoire
- Emplois locaux et avenir des activités agricoles
- L'avenir de Nantes-Atlantique

3.7.Les réunions "de proximité " et les réunions "décentralisées"

Ces réunions furent organisées pour l'essentiel durant le "temps libre" qui devait séparer le "cycle inaugural" des réunions publiques des réunions thématiques, temps qui fut mis aussi à profit, on l'a vu, pour compléter le dossier du Maître d'ouvrage et faire progresser les travaux d'expertise complémentaire.

Ces réunions permirent de débattre de l'impact que pourrait avoir la réalisation d'un grand aéroport à Notre-Dame-des-Landes,

- sur des localités voisines, notamment en termes de nuisances sonores et d'aménagement local du territoire (réunion de Bouvron)
- sur l'aéroport actuel de Nantes-Atlantique (réunion de Bougenais-Rezé)
- sur des grandes agglomérations des Régions Pays de la Loire et Bretagne, déjà desservies par un aéroport plus ou moins important et/ou utilisatrices potentielles de l'aéroport en projet (six réunions)

Les opinions exprimées au cours de ces réunions, étant largement utilisées dans la deuxième partie de ce rapport, ne seront pas reprises ici. On observera seulement s'agissant des réunions "décentralisées" que l'importance numérique de la participation aux réunions - l'auditoire, était composé pour partie de personnalités et d'un public local et pour partie de "Nantais" ayant fait un déplacement plus ou moins lointain – et la vivacité des débats furent directement fonction de la proximité géographique du lieu de réunion et des interactions possibles des problématiques locales avec le choix du site d'un nouvel aéroport (voir notre encadré 8, rappelant les principales caractéristiques de ces réunion). A cet égard, la réunion de Rennes, fut particulièrement instructive dès lors que le positionnement optimal d'un éventuel aéroport entre Nantes et Rennes pouvait apparaître comme l'un des points-clés du débat.

Encadré 8

Les "réunions décentralisées"

Date	Lieu	Participants	Durée
21/01/03	Rennes	450	4 H30
19/02/03	Quimper	62	3 H 00
28/02/03	Vannes	130	2 H45
04/03/03	La Roche sur Yon	78	4 H 00
07/03/03	Angers	110	3 H 45
18/04/03	Brest	40	2 H 30
Total		**870**	**20 H 30**

Le scénario de ces réunions fut à peu près uniforme : introduction par le président de la CPDP, présentation (adaptée) du projet par le Maître d'ouvrage, "table ronde" réunissant personnalités locales, "nantaises", associations, interventions du public.

3.8. La réunion de synthèse

Organisée dans le grand auditorium de la Cité des Congrès de Nantes, elle ne tint pas toutes ses promesses en termes d'assistance (850 personnes seulement). Par contre, **commencée le 27 mai à 19h, elle ne dura pas moins de 7h30, le public restant encore très présent le lendemain matin à 2h30.**

Cette réunion s'organisa autour d'une **présentation Power Point préparée par la CPDP** (voir annexe 12), résumant les principaux éléments que la commission envisageait de retenir lors de l'élaboration de son rapport final.

Contrairement à ce qui fut la règle dans toutes les autres réunions publiques, les très nombreuses interventions, y compris celles de deux "simples citoyens", avaient été programmées. Ceci n'empêcha pas un public très réactif de suivre les échanges avec la plus grande attention et de manifester, parfois bruyamment, son approbation ou sa désapprobation sans pour autant nuire à la qualité du débat.

Enfin vint le temps des prises de position et des explications de vote. On en rend compte dans la troisième partie de ce rapport.

4. LES INSTRUMENTS DU DEBAT

La Commission particulière s'efforça de les adapter au mieux aux caractéristiques assez particulières de ce débat dont certaines étaient connues dès l'origine, dont d'autres se révélèrent chemin faisant :

- forte concentration géographique des enjeux environnementaux et humains favorisant une étroite concertation entre les habitants concernés souvent sous l'impulsion des élus locaux et la circulation facile des documents écrits (intérêt du point d'information mis en place par la CPDP à Notre-Dame-des-Landes)
- opposition très structurée autour de trois associations "généralistes" ayant fourni un travail préparatoire considérable (ACIPA, BVV, Solidarités Ecologie) et d'une association représentative du monde agricole ADECA
- large recours dans une partie du public aux outils Internet
- suivi très attentif du débat par les médias régionaux (*vide infra*)

Ceci conduisit à un profil et à un mode d'emploi des instruments du débat relativement atypique :

- Avec trois parutions, le **Journal du Débat** joua, au-delà de son premier numéro évidemment essentiel pour le lancement du débat, un rôle relativement modeste, l'information indispensable à ceux qui suivaient de très près le débat, circulant plus complètement et surtout plus rapidement par d'autres canaux (Internet, dossiers, presse, élus locaux, associations...)

- Le moyen de questionnement que constituèrent les **"petits papiers"** remplis et collectés au cours des réunions publiques, joua un rôle déterminant dans l'amélioration du dialogue, bien difficile au début, entre le Maître d'ouvrage et le public.
- On ne saurait trop souligner, car il s'agit d'un fait nouveau porteur d'avenir, la place tenue par les outils Internet dans ce débat. (voir encadré 7)

Encadré 9

Le rôle d'Internet dans le débat

- Plus de 21 000 visites du site Internet de la CPDP
- 380 000 fichiers téléchargés,
- 405 contributions au débat par e-mail
- un site internet de 375 Mo, soit 50 dossiers et 707 fichiers en fin de débat.

On trouvera, en annexe 14, les principales contributions au débat recueillies sur le site internet et notamment les études menées par les associations et un certain nombre de présentations faites en cours de débat.

- **Les cahiers d'acteurs** (annexe 13) édités sous la responsabilité de la CPDP sont au nombre de 13. (voir encadré 10)

Encadré 10

Les cahiers d'acteur

Les assemblées territoriales
- Conseil Régional des Pays de la Loire
- Conseil Général de Loire Atlantique
- Communauté de communes d'Erdre et Gesvres
- Communauté urbaine de Nantes

Les chambres consulaires
- Chambre de Commerce et d'Industrie
- Chambre d'agriculture

Les associations et formations politiques
- ACIPA
- BVV
- Solidarités Ecologie
- ADECA
- Confédération paysanne
- ACIPRAN
- Les Verts

Il apparaît avec évidence que l'usage fait de ce moyen de communication offert par le débat public a été sensiblement différent d'un acteur à l'autre. Pour certains et, notamment les "grandes" assemblées territoriales, il s'est agi d'exprimer solennellement une position majoritaire prise après délibération. Pour d'autres, tels les élus locaux ou certaines associations, le cahier d'acteur a permis de porter à la connaissance d'un vaste public, à un moment bien choisi du débat, des analyses ou des prises de position défendues au cours des réunions publiques. C'est ainsi que certains cahiers d'acteurs tirés au tout début du débat en 10 000 exemplaires et largement distribués, en particulier à l'entrée de toutes les réunions, se sont trouvés quasiment épuisés en fin de débat.

5. LE SUIVI MEDIATIQUE

5.1. Une couverture médiatique importante et régulière

Le fichier de presse de la CPDP rassemblait environ 250 journalistes de la presse nationale, régionale et locale, des radios et télévisions locales et régionales, répartis comme suit : 85 journalistes en Loire-Atlantique, 60 journalistes en Vendée, 49 journalistes en Ille et Vilaine, 21 journalistes dans le Finistère, 32 journalistes du Pays de la Loire et 7 journalistes situés à Paris. Ce fichier regroupait les rédacteurs en chefs et les journalistes des rubriques information régionale, information locale, aéroport, aménagement du territoire, environnement, économie, agriculture et politique de la ville.

Les journalistes ont été régulièrement informés de l'actualité du débat par des documents réalisés spécifiquement à leur attention (dossier de presse[5] à l'annonce de l'ouverture du débat public, 3 communiqués de presse), et par tous les documents d'informations mis à la disposition du public (dossier du maître d'ouvrage, journaux du débat public, questions du public, rapports de l'expertise complémentaire, cahiers d'acteurs…) **Les médias ont également été invités à 6 points presse ainsi qu'à toutes les réunions publiques du débat.** Par ailleurs, des interviews, majoritairement avec le président de la CPDP, ont été organisées à la demande des journalistes.

Le taux de participation des journalistes aux points presse a été élevé (entre 10 et 22 personnes présentes à chaque fois) et leur présence aux réunions publiques souvent assidue.

L'attention que les médias ont porté au débat s'est traduite par des **retombées importantes avec un total de 568** articles, annonces radios, reportages télévisés ou vidéo Internet depuis l'annonce de l'ouverture du débat[6].

[5] En annexe 6, le Dossier de Presse comprenant un communiqué de presse sur l'ouverture du débat public (coordonnées de la CPDP, heures de permanence à Nantes et à NDDL…), le calendrier des réunions publiques, la définition du débat public, l'interview de Jean Bergougnoux, la présentation des membres de la CPDP.

[6] Le Book de presse rassemblant tous les articles parus entre le mois d'août 2002 et le 31 mai 2003 est disponible sous forme papier à la CNDP.

Encadré 11

Les retombées médiatiques

MEDIAS	Nombre de retombées	Part des retombées	NATIONAUX	LOCAUX et RÉGIONAUX
PRESSE	403	70,95 %	24	379
RADIO	132	23,24%	0	132
TV	22	3,87 %	1	21
INTERNET	11	1,94 %	0	11
TOTAL	**568**	**100 %**	**25**	**543**

Arrivant **en première position, la presse écrite** a accordé une place très importante au débat avec un total de 403 articles, soit **plus de 2 articles par jour en moyenne** sur 6 mois, qui se répartissent comme suit :

- 68 % d'articles de fond
- 16 % de brèves, articles très courts reprenant souvent les communiqués de presse de la CPDP, des associations, de la CCI, des collectivités territoriales et locales
- 9 % d'articles « périphériques », se référant au projet d'aéroport Notre-Dame-des-Landes et portant sur la politique aéroportuaire, les transports, le marché aérien, l'urbanisme et l'aménagement du territoire, etc.
- 7 % de courriers des lecteurs

Ces quelques statistiques mettent en évidence l'intérêt des médias pour le **sujet qui a été largement et régulièrement traité par les supports régionaux et principalement par la presse quotidienne régionale** représentée ici par Ouest France et Presse Océan. Les télévisions locales et régionales, telle que M6 Nantes ou France 3, ont couvert le sujet de manière plus épisodique et fortement lié à l'événementiel du débat public (points presse et « grandes » réunions publiques). En revanche, la presse nationale a assez peu traité le sujet, avec seulement quelques articles dans les grands quotidiens nationaux (Le Figaro, Les Echos, Le Monde).

5.2. Une évolution des médias reflétant la dynamique du débat

Durant la première partie du débat, les relations faites par les médias du déroulement du débat et de son environnement, ont été, très naturellement, plutôt événementielles : "réunions houleuses", incidents de parcours divers, déclarations péremptoires des uns et des autres pendant le débat ou hors débat, ont largement alimentés les chroniques. L'entrée en scène de l'expertise complémentaire, les affrontements d'experts, le sérieux des réunions thématiques ont progressivement conduit à une évolution significative au bénéfice d'articles de fond bien documentés, même si comme il est normal dans la relation d'un débat public, une place de choix est restée réservée au jeu des acteurs au

travers duquel se révèlent le mieux les différentes facettes d'une problématique complexe.

S'agissant de l'appréciation portée par les journalistes sur le débat lui-même, on peut dire qu'un certain scepticisme sur l'utilité d'un tel débat a progressivement laissé place à la reconnaissance du rôle "pacificateur" du débat qui, même si chacun est resté ferme sur ses convictions, a permis de mieux se comprendre et d'échanger des arguments de qualité.

Pour conclure, il n'appartient évidemment pas à la CPDP de porter quelque appréciation que ce soit sur le travail des journalistes qui ont suivi ce débat. Il est cependant permis d'affirmer que ce débat n'aurait pas été ce qu'il fut, sans le relais que lui assura ce suivi médiatique attentif.

DEUXIEME PARTIE

LES THEMES QUE LE DEBAT A PERMIS D'APPROFONDIR

1. FAUT-IL UN NOUVEL AEROPORT DANS L'OUEST ?

Dès l'ouverture du débat public et la présentation par le maître d'ouvrage de son projet, la question « Faut-il un nouvel aéroport dans l'ouest? » s'est trouvée au centre des échanges. A cet égard, la première réunion publique de Nantes, le 9 janvier 2003, a permis de prendre la mesure des interrogations du public quant aux prévisions de développement du trafic aérien et au fait que l'aéroport de Nantes-Atlantique sera prochainement saturé, rendant nécessaire la réalisation d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire.

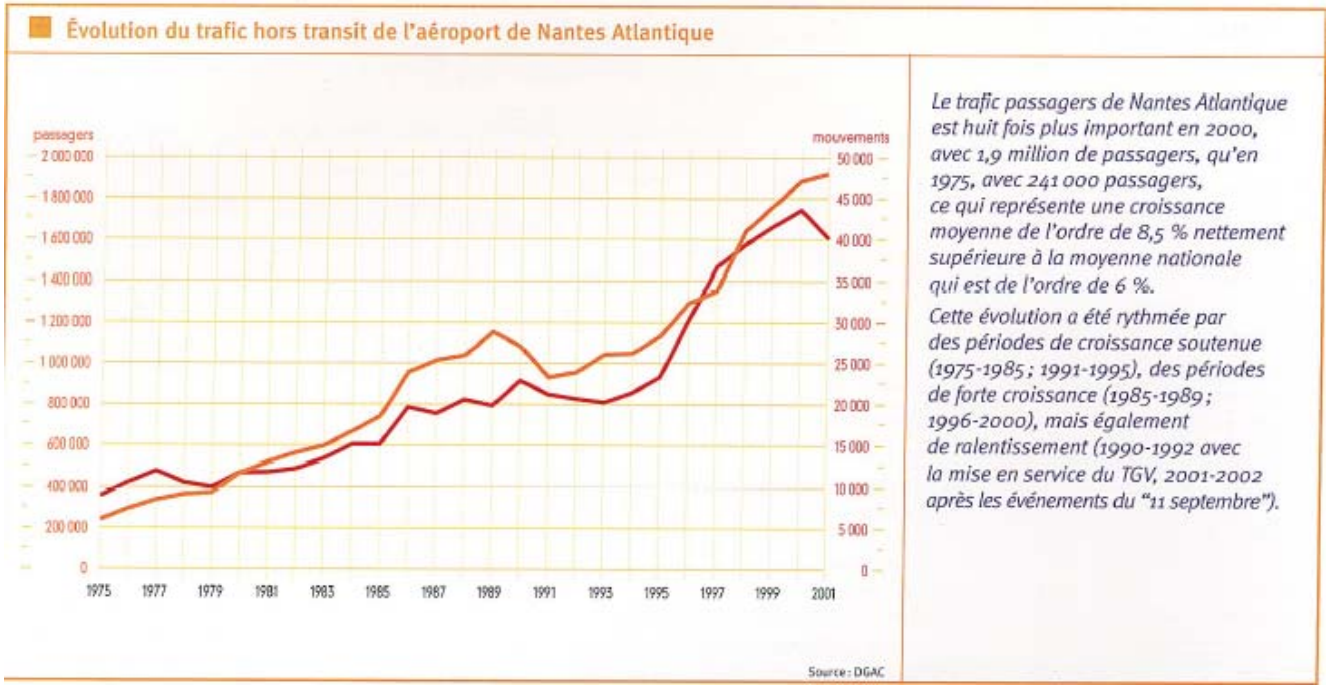
Aussi, compte tenu de la complexité du sujet lié à la difficulté de faire des prévisions à moyen-long terme et du caractère controversé de certains points du dossier du maître d'ouvrage, le président de la CPDP a-t-il été conduit, dès le début du débat public, à annoncer qu'il présenterait à la Commission nationale du débat public une demande d'expertise complémentaire sur ce thème. Cette expertise complémentaire, dont le premier volet consistait en un réexamen des hypothèses retenues en matière de croissance du trafic aérien, de leurs conséquences sur le calendrier d'une éventuelle saturation de Nantes-Atlantique et des réponses possibles pour répondre à cette situation, a pu être engagée dès le 15 février. Le délai d'un mois imposé au titulaire du marché relatif à l'expertise complémentaire -la société Cosynergie- pour remettre un rapport d'étape traitant de ce premier point, a permis de présenter au débat organisé le 1er avril 2003 sur le thème : *« Faut-il un nouvel aéroport dans l'Ouest ? »*, -première des trois réunions thématiques- les analyses de Cosynergie et les conclusions en découlant sur les perspectives de saturation de Nantes-Atlantique.

1.1. Les perspectives de développement du trafic à Nantes-Atlantique

1.1.1 Les hypothèses du maître d'ouvrage présentées dans le dossier soumis au débat

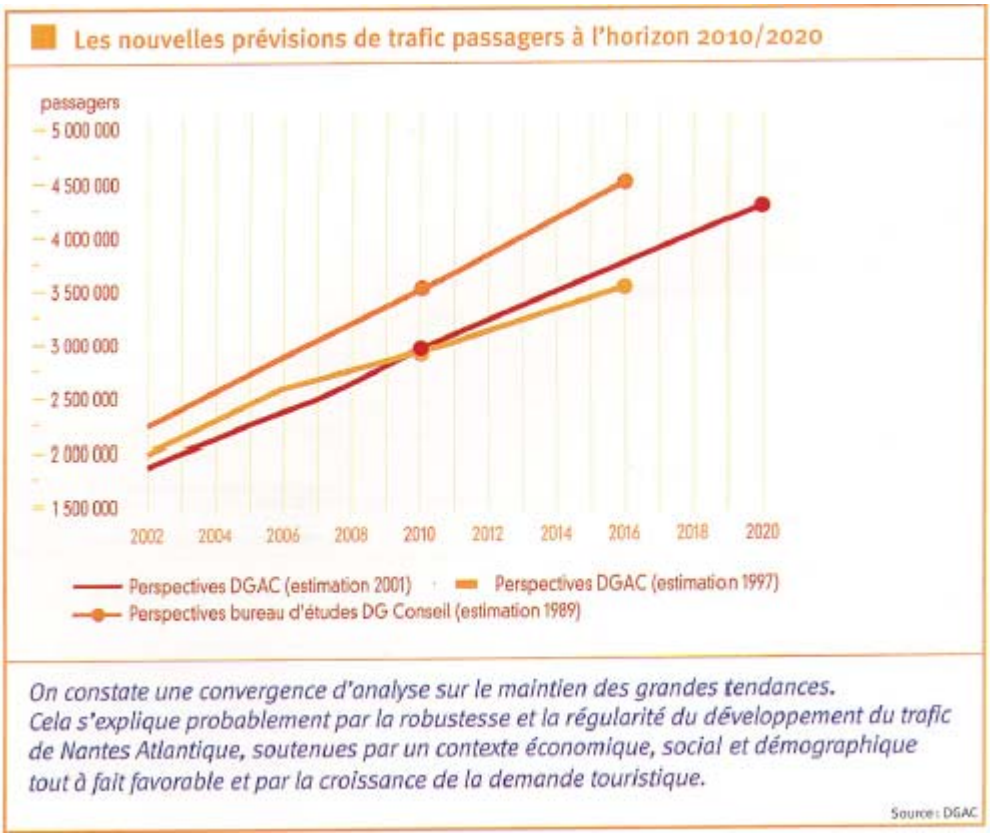
Observant la croissance continue du trafic passagers de Nantes-Atlantique passé de 241000 passagers en 1975 à 1,9 million de passagers en 2000, soit une croissance moyenne de 8,5% nettement supérieure à la moyenne nationale qui est de l'ordre de 6%, le maître d'ouvrage, à partir de plusieurs études réalisées par DG Conseil en 1989 et la DGAC en 1997 et 2001, a retenu comme hypothèse de base une perspective de **4,0 millions à 4,3 millions de passagers à l'horizon 2020** (+3,8% à +4,1% l'an sur la période 2001-2020).

Graphique 1. Evolution du trafic hors transit de l'aéroport de Nante-Atlantique


Évolution du trafic hors transit de l'aéroport de Nantes Atlantique
passagers
2 000 000
1 800 000
1 600 000
1 400 000
1 200 000
1 000 000
800 000
600 000
400 000
200 000
0
mouvements
50 000
45 000
40 000
35 000
30 000
25 000
20 000
15 000
10 000
5 000
0
1975 1977 1979 1981 1983 1985 1987 1989 1991 1993 1995 1997 1999 2001
Source : DGAC
Le trafic passagers de Nantes Atlantique est huit fois plus important en 2000, avec 1,9 million de passagers, qu'en 1975, avec 241 000 passagers, ce qui représente une croissance moyenne de l'ordre de 8,5 % nettement supérieure à la moyenne nationale qui est de l'ordre de 6 %.
Cette évolution a été rythmée par des périodes de croissance soutenue (1975-1985 ; 1991-1995), des périodes de forte croissance (1985-1989 ; 1996-2000), mais également de ralentissement (1990-1992 avec la mise en service du TGV, 2001-2002 après les événements du "11 septembre").

Cette prévision est confirmée par celle de IATA Consultant, réalisée en novembre 2002, sur la base des prévisions faites pour la France à partir des dernières enquêtes menées auprès des compagnies aériennes au 3ème trimestre 2002, qui aboutit à **4,3 millions de passagers en 2020.**

Graphique 2. Les nouvelles prévisions de trafic passagers à l'horizon 2010/2020


Les nouvelles prévisions de trafic passagers à l'horizon 2010/2020
passagers
5 000 000
4 500 000
4 000 000
3 500 000
3 000 000
2 500 000
2 000 000
1 500 000
2002 2004 2006 2008 2010 2012 2014 2016 2018 2020
Perspectives DGAC (estimation 2001)
Perspectives DGAC (estimation 1997)
Perspectives bureau d'études DG Conseil (estimation 1989)
On constate une convergence d'analyse sur le maintien des grandes tendances.
Cela s'explique probablement par la robustesse et la régularité du développement du trafic de Nantes Atlantique, soutenues par un contexte économique, social et démographique tout à fait favorable et par la croissance de la demande touristique.
Source : DGAC

Pour le maître d'ouvrage, les tendances de croissance observées ne sont pas remises en cause par les événements récents. De plus, il rappelle que l'hypothèse retenue dans le cadre des Schémas de Services Collectifs de Transports est de **4 millions de passagers à l'horizon 2020.**

1.1.2 Les contestations des hypothèses du maître d'ouvrage

Contestant les hypothèses fondant les prévisions de trafic présentées par le maître d'ouvrage, l'ACIPA avec la participation de Bien vivre à Vigneux et de l'ADECA, a présenté ses propres analyses et propositions sous la forme d'un dossier intitulé *« Dossier des 80000 citoyens : toute la vérité »*. Observant les fluctuations importantes de la croissance du trafic de 1976 à 2001 rendant son interprétation délicate, l'étude de l'ACIPA fonde ses prévisions sur l'hypothèse que l'environnement actuel, tant économique que géopolitique, conduira à attendre au moins quatre ans avant de retrouver un taux de croissance qu'elle évalue dans ces conditions comme ne devant pas dépasser + 2,3% par an. Elle aboutit ainsi à une prévision de trafic de **2,9 millions de passagers à l'horizon 2020.**

Solidarités Ecologie dans sa contribution au débat public (n°1 janvier 2003) estime, quant à elle, qu'une prévision de croissance du nombre de passagers de 5% par an est très fragile, étant basée sur une courte période de forte croissance dont le taux est d'ores et déjà affecté par un contexte international mouvementé, la fragilisation de nombreuses compagnies aériennes et pour l'avenir une hausse prévisible des coûts du transport aérien.

L'argumentaire du maître d'ouvrage affirmant que la crise actuelle du transport aérien ne serait que conjoncturelle est par ailleurs sérieusement contesté par les Verts et les adhérents de Solidarités Ecologie. Cette contestation est appuyée par un courant de pensée antimondialiste assez présent sur le site, que l'on retrouve également chez certains agriculteurs. Tous considèrent que le projet est fondé sur l'illusion d'un développement exponentiel du transport aérien, irréaliste, gros consommateur d'énergie, augmentant les pollutions atmosphériques et aggravant l'effet de serre. Aussi, pour eux, la crise actuelle sera t'elle durable parce que prolongée par une remise en cause radicale du modèle actuel de développement, au bénéfice d'une politique plus respectueuse de l'environnement, moins consommatrice d'énergie et donc maîtrisant la croissance du transport aérien. Cela passera par des mesures nationales et internationales de rééquilibrage économique et fiscal entre les différents modes de transport, mettant fin aux inégalités actuelles de prise en compte de leurs coûts réels. La conséquence qu'ils en tirent est que Nantes-Atlantique ne sera sans doute jamais saturé et qu'un nouvel aéroport n'est donc pas nécessaire.

Cette contestation des hypothèses de croissance du trafic de Nantes-Atlantique allait être au centre des quatre premières réunions publiques. Le 24 janvier, la CPDP avait déjà collecté 120 interventions sur cette seule question, celle revenant le plus souvent étant formulée ainsi: *« Les prévisions de trafic ne sont pas fiables. Il est nécessaire de disposer d'une expertise complémentaire »*.

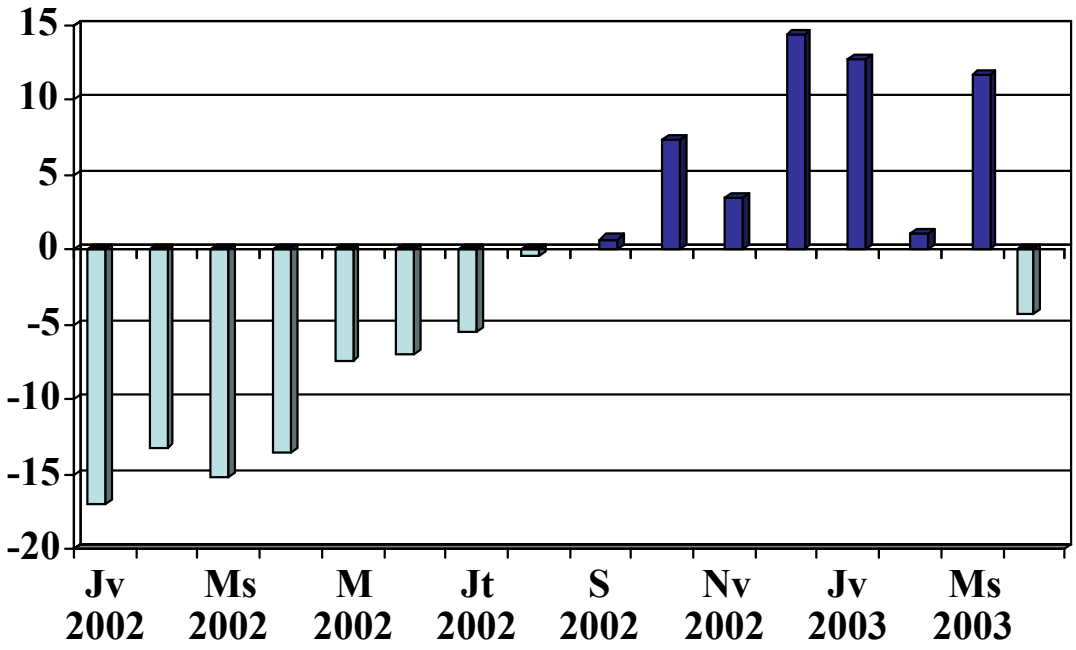
1.1.3 Les scénarios de l'expertise complémentaire

Pour établir leurs prévisions, les experts de Cosynergie ont confronté des analyses descriptives (projections à taux constants, tendances…) et des analyses explicatives. Ces dernières s'appuient sur un modèle à plusieurs variables fondé sur leur connaissance du marché aérien et sur la sensibilité à différentes hypothèses touchant notamment à la démographie, à l'économie, à l'évolution tarifaire et au prix du carburant.

Analyses descriptives

Cosynergie note que la tendance de croissance forte observée entre 1986 et 2000 a été cassée à partir de 2001 et que, si au vu des chiffres enregistrés en 2002 (voir graphique ci-dessous) on pouvait en octobre puis en décembre espérer un retournement de tendance, les résultats du 1er trimestre 2003 ne le confirment pas. Les experts de Cosynergie en concluent que l'hypothèse formulée par la DGAC courant 2002 selon laquelle le trafic de 2000 pourrait être retrouvé en 2003, apparaît aujourd'hui très optimiste. Listant les facteurs pouvant infléchir dans un sens ou dans l'autre une simple extrapolation de taux ou de tendance, ils estiment qu'on ne peut guère espérer, pour l'instant et peut-être pendant des années si les événements internationaux affectent la croissance, retrouver des rythmes d'évolution analogues à ceux constatés dans les années antérieures.

Graphique 3. Evolution du trafic de Nantes-Atlantique depuis janvier 2002
(évolution mois/mois de l'année précédente en %)



Cosynergie conclut de cette première analyse, dite *« méthode A de tendance globale »* que **la prévision de trafic à l'horizon 2020 pourrait s'inscrire dans la fourchette de 3,4 à 4,3 millions de voyageurs** (+ 3,4% à 4,9% par an).

Dans une seconde analyse consistant à extrapoler les évolutions en différenciant le trafic par destinations, CDG, province, Europe, autres, *« méthode C1 de tendance par destination »*, les prévisions des experts de Cosynergie s'inscrivent dans une fourchette de **4,0 à 4,6 millions de voyageurs à l'horizon de 2020**, correspondant à un taux moyen annuel de croissance de 4,4% à 5,2%.

La troisième analyse descriptive, *« méthode C2 par type de trafic »* a été menée en distinguant les prévisions de croissance des vols charters et celles des vols réguliers. Retenant un taux de croissance annuel de +2,4% pour les vols réguliers et de +4,6% pour les vols charters, elle débouche sur une prévision allant de **3,4 à 4,2 millions de voyageurs à l'horizon 2020.**

Analyse explicative

Dans cette analyse dite « B » par modèle explicatif les experts ont pris en compte les paramètres explicatifs essentiels suivants :

- incidence de la croissance nationale du PIB/hab (2,3% par an) et supplément régional de croissance (+0,3% à +0,7% , en plus des 2,3% nationaux),
- incidence de l'allongement de la durée de la vie,
- incidence du coût du transport aérien,
- incidence du train.

Combinant l'influence des facteurs économiques et démographiques avec l'incidence des prix de transport, et compte tenu des hypothèses prises, ce modèle explicatif « B » situerait le trafic à l'horizon 2020 dans une fourchette allant de **3,0 à 4,2 millions de voyageurs**.

Encadré 12

Les scénarios de l'expertise complémentaire

Trafic en 2020 (millions de passagers / an)	Bas	Haut
Méthode A :extrapolation d'une tendance globale	**3,4**	**4,3**
Méthode B : modèle explicatif	*3,0*	4,2
Méthode C1 : extrapolations séparées par destination	4,0	*4,6*
Méthode C2 : extrapolations séparées par nature de vol	**3,4**	4,2

Cosynergie conclut, en comparant ces quatre approches et après avoir éliminé les deux chiffres les plus extrêmes, "comme il est d'usage en statistique", à une prévision de trafic de Nantes-Atlantique pour 2020 se situant dans une fourchette de 3,4 à 4,3 millions de passagers. Cette fourchette correspond à un taux moyen annuel de croissance du trafic de +4% par an.

1.1.4 Le débat lors de la réunion thématique du 1er avril 2003

Le maître d'ouvrage note que la méthode utilisée par Cosynergie est très sensible à l'année de référence retenue pour les projections et que ses experts ont pris la plus défavorable. La même méthode utilisée sur fond de crise « guerre du golfe » aurait conduit à une prévision pour 2002 de 1,4 million de passagers par an (à comparer aux 1 876 903 enregistrés). Pour ses prévisions, le maître d'ouvrage conteste s'être contenté de « prolonger des courbes » et rappelle qu'il s'est aussi appuyé sur une étude de marché potentiel réalisée par IATA. En conclusion, le maître d'ouvrage observe que les prévisions de trafic résultant de l'expertise complémentaire se situent dans une fourchette particulièrement large puisqu'il y a un écart de 50 % entre le bas et le haut de celle-ci et note que le haut de la fourchette est le même que celui retenu par la DGAC et le bas est voisin de celui estimé par les associations.

Le président de BVV adhère aux deux types d'approche utilisés par Cosynergie qui pour lui ont le mérite d'introduire des éléments explicatifs crédibles associés à chaque méthode proposée. Cela étant, analysant le trafic passé et prenant en considération les diverses « ruptures » observées, il considère qu'une approche prudente conduit à une estimation de 2,5 à 2,6 millions de passagers en 2010 et pour l'horizon 2020 à une prévision comprise entre 3,2 et 3,6 millions de passagers ; chiffres qui encadrent celui du bas de la fourchette de l'expertise complémentaire.

La CCI, par la voix du directeur de l'aéroport de Nantes-Atlantique, estime réaliste de retenir une prévision de 4,0 millions de passagers à l'horizon 2020 se référant à une croissance permanente du trafic de N.A. sur le moyen et long terme, malgré le TGV, la guerre du Golfe, le 11 septembre, les faillites de compagnies et le ralentissement économique. Ses hypothèses de travail, 3 millions de passagers par an en 2010-2012 et 4 millions de passagers par an en 2018-2022 sont fondées sur les perspectives de développement de N.A. d'ici 2010, les relations commerciales actuelles avec les compagnies et les tours opérators et par comparaison avec les évolutions passées des autres aéroports français.

Encadré 13

Synthèse des différentes hypothèses de croissance du trafic de Nantes Atlantique

en millions de passagers/an à l'horizon 2020	**Hypothèse basse**	**Hypothèse haute**
Maître d'ouvrage DGAC	4,0	4,3
Dossier des 80 000 citoyens : toute la vérité (ACIPA, BVV, ADECA)	2,9	
Solidarités Ecologie	2,7	4,0
Bien Vivre à Vigneux	3,2	3,6
CCI Direction de l'aéroport de N.A.	4,0	
Expertise complémentaire	3,4	4,3

Des échanges avec la salle, se dégage l'idée générale que dans le contexte actuel il serait sans doute risqué de resserrer la fourchette des prévisions, l'important étant que les décideurs disposent de tous les éléments d'analyse leur permettant de prendre leur décision en connaissance de cause.

1.2. Les risques de saturation de Nantes-Atlantique

La saturation physique de la piste, la saturation de l'aérogare et la saturation pouvant résulter des nuisances liées au bruit et aux restrictions d'urbanisme dans les zones exposées ont été successivement débattues.

1.2.1. *La saturation physique de la piste.*

Sachant que la saturation d'une piste n'est pas fonction directement du nombre de voyageurs, mais plus exactement du nombre de mouvements d'avion, le maître d'ouvrage, dans le dossier soumis au débat public, a estimé la capacité annuelle de la piste de Nantes Atlantique, entre 75000 et 80000 mouvements commerciaux soit, sur la base d'un emport (nombre moyen de personnes par

avion) d'environ 60, une capacité qui serait comprise entre 4,5 et 5 millions de passagers, ce qui fixerait l'horizon de saturation de la piste en 2020 compte tenu de ses propres prévisions de croissance.

Dans son expertise complémentaire, Cosynergie estime que la capacité maximale prévue par le maître d'ouvrage est quelque peu sous-évaluée et conclut à une capacité annuelle de 90000 à 110000 mouvements commerciaux moyennant des aménagements de navigation aérienne et certains aménagements techniques et commerciaux. Adoptant une fourchette d'emport à l'horizon 2020 de 50 à 55 passagers par avion, Cosynergie estime entre 4,5 et 6 millions de passagers la capacité de la piste ce qui, compte tenu de ses prévisions de trafic reporte à 2020-2030 l'horizon de saturation de la piste.

Lors de la réunion thématique du 1er avril, le directeur de l'aéroport de N.A. a estimé que sans nouveaux aménagements au sol (relatifs aux bretelles d'accès et de sortie de piste), le chiffre de 82500 mouvements commerciaux correspondait à la capacité annuelle maximale de la piste. Retenant pour sa part un emport moyen de 50 passagers par avion qui est le chiffre actuel, il estime à 3,72 millions de passagers la limite de saturation de la piste. Il en conclut que son horizon de saturation se situerait autour de 2020 ajoutant toutefois qu'au-delà d'une date d'exploitation de 2015, l'état de la piste nécessitera de grosses réparations estimées à 35 millions d'euros.

Du dossier *« 80000 citoyens : toute la vérité »* élaboré par l'ACIPA, il ressort que les prévisions de croissance retenues porteraient à 2037 la date de saturation de la piste. Le document de Solidarités Ecologie conclut également à une saturation de la piste se situant bien après 2020.

En résumé, les différentes hypothèses relatives à l'horizon de saturation de la piste exprimées au cours du débat public ont été les suivantes :

- **Le maître d'ouvrage : 2020**
- **L'ACIPA : 2037**
- **Solidarités Ecologie : après 2020**
- **Le directeur de N.A. : autour de 2020,** sous réserve de travaux
- **L'expertise complémentaire : 2020-2030**

Elles concluent toutes sur un horizon qui se situe au moins en 2020, rejoignant en cela les résultats de l'enquête effectuée par Cosynergie dans le cadre de l'expertise complémentaire, la majorité des interviewés considérant que la piste peut accueillir beaucoup plus de vols qu'aujourd'hui.

1.2.2. La saturation de l'aérogare.

Pour le maître d'ouvrage, l'aérogare, compte tenu de sa surface actuelle (28000m2), ne permet pas d'accueillir plus de 3 millions de passagers et, en fonction de ses prévisions de trafic, sera donc saturée en 2010. Son estimation est fondée sur un ratio habituellement employé par la DGAC de 10000 m2 pour un million de passagers.

L'expertise complémentaire a procédé à une comparaison avec des aérogares françaises de province permettant de faire ressortir un ratio exprimant la capacité de traitement de l'aérogare en nombre de passagers par m2 d'aérogare. Actuellement Nantes-Atlantique traite 73 passagers par m2 d'aérogare, Brest 127, Toulouse 122, Bâle-Mulhouse 101.

En termes de capacité maximum, l'aéroport de Nantes annonce une capacité de 93 passagers par m2 d'aérogare à comparer avec les aérogares de Lille, 167 passagers par m2 d'aérogare, Bastia 164, Biarritz 133, Toulouse 128, Bordeaux 120, Strasbourg 119.

En appliquant un ratio moyen de 130 passagers par m2 d'aérogare, Cosynergie chiffre la capacité de l'aérogare de Nantes, dans sa configuration actuelle, à 3,5 millions de passagers et en conclut que sa saturation n'interviendrait qu'aux environs de 2020 et cela sans prévoir de travaux d'extension.

Lors de la réunion thématique du 1er avril, le directeur de l'aéroport de N.A. a confirmé la date de 2010 comme horizon de saturation de l'aérogare, estimant à 65 millions d'euros le montant des investissements nécessaires pour porter sa capacité à 4 millions de passagers et ainsi reporter sa saturation à 2020.

A cette même réunion l'association BVV, observant que l'aérogare de N.A. est dimensionnée pour traiter 3 millions de passagers dont 30 à 35% de passagers charter, elle pourrait, par des aménagements limités et par des gains de productivité, traiter 3,2 à 3,6 millions de passagers repoussant ainsi sa date de saturation à 2020.

Dans son intervention lors de cette réunion thématique le représentant de l'ACIPA a estimé que des gains d'utilisation de surfaces devaient exister et que grâce à la flexibilité offerte par un trafic charter représentant plus du tiers des passagers se réalisant principalement en heures creuses et week-ends, un ratio de 100 passagers au m2 permettrait de traiter 3,5 millions de passagers, reportant la date de saturation de l'aérogare de 2010 à 2018-2020.

Les positions exprimées au sujet de la saturation de l'aérogare peuvent se résumer ainsi :

- **Le maître d'ouvrage : 2010**
- **Le directeur de l'aéroport de N.A. : 2010 (2020 avec 65 millions d'€ de travaux)**
- **ACIPA : 2018-2020**
- **BVV : 2020**
- **L'expertise complémentaire : 2020**

1.2.3. *La saturation liée au bruit et aux restrictions d'urbanisme.*

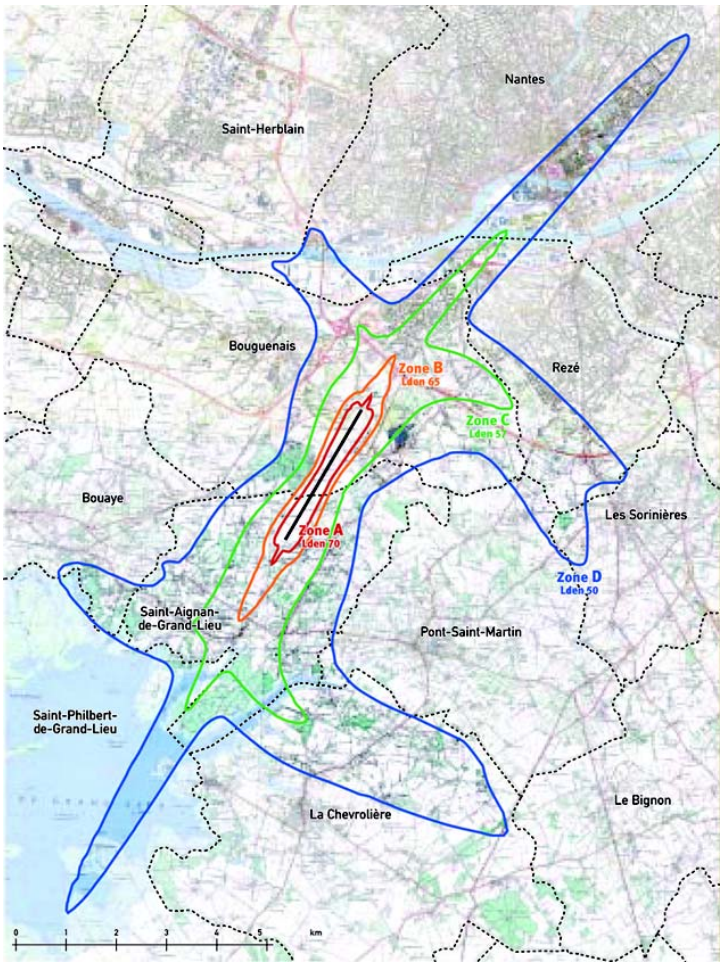
Ce n'est que lors de la deuxième phase du débat public et après l'expertise complémentaire qu'a été développée l'idée que la saturation de l'aéroport n'était pas seulement liée à la capacité de la piste et à celle des installations terminales

et qu'il y avait d'autres facteurs limitants pouvant contraindre à transférer l'aéroport, notamment des contraintes d'ordre environnemental ou urbanistique. Cette idée avait été pratiquement absente des questions posées au cours des quatre réunions du cycle inaugural du débat. Le dossier du maître d'ouvrage, soumis au débat public, ayant justifié au premier chef le transfert de Nantes-Atlantique par la saturation en 2010 de l'aérogare à 3 millions de passagers, les contraintes liées à l'urbanisation et aux nuisances sonores étaient évoquées aux seules fins de conforter cette perspective de saturation technique. Se plaçant dans cette logique, le maître d'ouvrage n'avait pas étudié quelles seraient les conséquences, en termes de nuisances pour l'agglomération nantaise, dans l'hypothèse d'un maintien de Nantes-Atlantique au-delà du seuil de 3 millions de passagers (voir en annexe la réponse du maître d'ouvrage à la question de la CPDP : *« Au delà de la saturation physique de la piste et de l'aérogare, quelles sont les autres considérations qui feraient conclure à la saturation de N.A. ? »)*.

Si l'enquête effectuée par Cosynergie sous forme de questionnaires confirme ce constat puisqu'une grande majorité des interviewés juge le bruit actuel généré par N.A. encore supportable, par contre ce thème des nuisances sonores subies par les riverains de Nantes-Atlantique fut au centre des débats de la réunion publique tenue le 26 mars à la demande des maires de Rezé et de Bouguenais. Le maire de Rezé, dans une intervention faite le 31 janvier devant son conseil municipal, avait d'ailleurs déploré le retard pris par l'Etat sur ce dossier et appelé les 500 000 habitants de l'agglomération qui subissent les nuisances actuelles à se mobiliser pour ne pas accepter un maintien du trafic de passagers et de fret sur le site de l'aéroport de Nantes-Atlantique, considérant que la situation actuelle n'est pas acceptable sur le long terme.

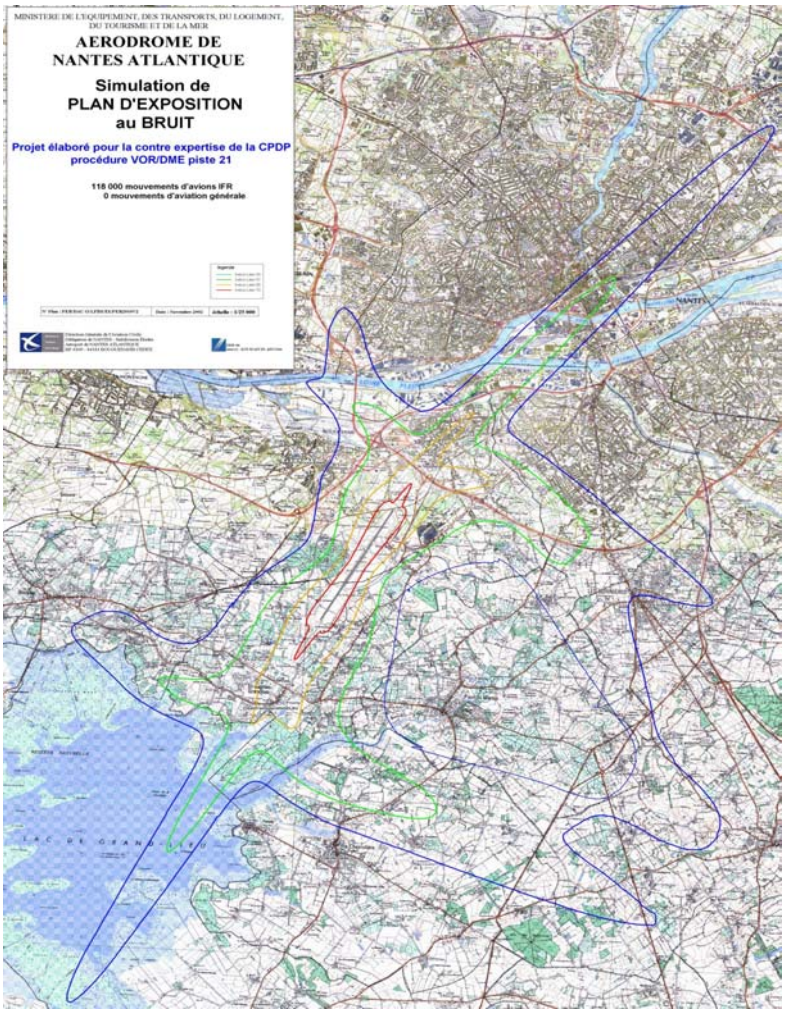
L'expertise complémentaire, en concluant à une saturation physique de l'aéroport repoussée aux environs de 2020 sur la base d'une capacité de 3,5 millions de passagers, voire 4 millions, remet en cause les hypothèses sur lesquelles est fondée le PEB actuellement à l'étude. En effet, celui-ci est basé sur 3 millions de passagers à l'horizon 2010 et retient des coefficients de limite de bruit les plus hauts et donc les moins contraignants du point de vue de l'urbanisme, ce qui pouvait se comprendre dans une perspective de déménagement rapide de l'aéroport.

Carte 1. PEB de Nantes-Atlantique en cours de révision pour 3 M de passagers
(L_{den} limites les plus élevées)



Pour évaluer les conséquences d'un maintien en exploitation de Nantes Atlantique à l'horizon 2020/2030 avec un trafic de 4,5 millions de passagers (extrême limite de saturation des installations aéroportuaires de N.A.), Cosynergie a demandé à la CPDP de faire calculer par les services de la DDE ce que seraient les contraintes d'un plan d'exposition au bruit correspondant à 4,5 millions de passagers en retenant les niveaux sonores les plus exigeants tels que recommandés par l'ACNUSA dans son dernier rapport. Cette simulation est représentée par la carte PEB ci-dessous.

Carte 2. PEB de Nantes-Atlantique pour 4,5 M de passagers
(L_{den} limites conformes aux recommandations de l'ACNUSA)


MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DU LOGEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER
AERODROME DE NANTES ATLANTIQUE
Simulation de PLAN D'EXPOSITION au BRUIT
Projet élaboré pour la contre expertise de la CPDP procédure VOR/DME piste 21
118 000 mouvements d'avions IFR
0 mouvements d'aviation générale

Elle montre que les conséquences d'une poursuite de l'exploitation de N.A. jusqu'à l'extrême limite de sa saturation technique seraient extrêmement contraignantes, d'une part en matière de nuisances sonores, 63000 habitants seraient affectés, dont 15840 en zones A, B, C, d'autre part pour le développement de l'agglomération nantaise puisque le plan d'exposition au bruit entraverait l'urbanisation de Nantes jusqu'à la gare : la zone C irait jusqu'à l'Ile de Nantes et la zone D jusqu'à la gare.

Ceci conduit les experts de Cosynergie à conclure à une saturation liée au bruit et aux restrictions d'urbanisme en 2015-2020.
Lors de la réunion thématique du 1er avril le directeur de l'aéroport de Nantes Atlantique a retenu la date de 2015 comme horizon de saturation du fait des nuisances sonores. Le représentant de l'ACIPA a estimé que la date de 2018 serait acceptable sous réserve que des améliorations soient apportées dans le cadre d'un plan de gêne sonore élargi à 3,5 millions de passagers.

En résumé, les positions exprimées sur la date de saturation du fait des nuisances sont :

- **Le maître d'ouvrage : 2010**
- **Le directeur de Nantes Atlantique : 2015**
- **L'ACIPA : 2018**
- **L'expertise complémentaire : 2015-2020**

Encadré 14

Synthèse des hypothèses relatives aux risques de saturation de Nantes-Atlantique

	Saturation de la piste	Saturation aérogare	Saturation nuisances
Maître d'ouvrage	2020	2010	2010
Directeur Nantes-Atlantique	2020 (35 M€ de travaux)	2010 2020 (65 M€ de travaux)	2015
Bien Vivre à Vigneux	2037	2020	
ACIPA	2037	2018-2020	
Solidarités Ecologie	"Après 2020"		
ADECA	2037		
Expertise complémentaire	2020-2030	2020	2015-2020

Cette synthèse du débat fait ressortir que si la saturation technique peut être repoussée au minimum jusqu'en 2020 sous réserve d'un certain nombre d'investissements concernant la piste et l'aérogare, par contre la contrainte la plus forte pour le maintien en exploitation de Nantes Atlantique apparaît nettement comme étant celle résultant des nuisances sonores et de leurs conséquences en termes urbanistiques. Il ressort des positions exprimées que la saturation de l'aéroport serait donc plus proche de 2015 que de 2020.

1.3. Existe-t-il des solutions alternatives à la création d'un nouvel aéroport ?

Peut-on utiliser les autres aéroports régionaux pour éviter la réalisation d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire ? Cette question a été largement évoquée dès les premières réunions puisque un mois après le début du débat public, on pouvait déjà recenser plus de 90 questions sur le sujet. Elle fut posée en priorité par l'association Solidarités Ecologie dans son document *« Un autre développement pour l'Ouest »* proposant d'utiliser l'aéroport de Saint-Nazaire en complémentarité de Nantes-Atlantique notamment pour les vols vacances. La part du trafic charters dans l'activité de N.A.

n'ayant cessé d'augmenter, passant de 22% en 1990 à 34% en 2002, l'idée de libérer l'aéroport de Nantes Atlantique de ces vols pour le spécialiser sur les vols de lignes régulières et ainsi le désengorger, ne pouvait trouver que des échos favorables auprès des publics opposés à la réalisation d'un nouvel aéroport.

Cette solution alternative avait été analysée par le maître d'ouvrage dans le dossier soumis au débat public. S'agissant de l'utilisation de Saint-Nazaire, il y opposait la proximité de l'agglomération et celle des sites « Seveso » et, en plus, le problème des investissements importants à réaliser pour une attractivité incertaine à l'égard des opérateurs. Quant à la solution consistant à mobiliser les capacités aéroportuaires du Grand Ouest, le maître d'ouvrage estimait que ces aéroports régionaux ont des logiques de marché différentes de celles de Nantes-Atlantique et que partant de là, les conditions permettant de réaliser les investissements nécessaires (allongement des pistes, installations terminales) sur ces aéroports pour accueillir des segments de marché de Nantes n'étaient pas réunies. Par ailleurs, rien ne garantirait que des opérateurs aériens viendraient les utiliser.

La proposition de Solidarités Ecologie expose les avantages de son projet de « réseau aéroportuaire Nantes Saint-Nazaire » en soulignant que l'aéroport de Saint-Nazaire est d'une excellente accessibilité, que l'on développerait ainsi des synergies entre le rail et l'avion grâce à une gare TGV à 10 minutes de l'aéroport, que l'on favoriserait aussi un nouveau trafic entrant de vacanciers avec un aéroport de bord de mer attractif, enfin que le coût d'aménagement de l'aéroport de Saint-Nazaire n'aurait rien à voir avec le coût de réalisation d'un nouvel aéroport. En complément, l'association propose de transférer les vols non commerciaux de N.A. sur d'autres aéroports régionaux, de taille plus modeste, comme Ancenis, Cholet ou La Roche sur Yon.

La Confédération Paysanne dans sa contribution au débat public (N° 4 de mars 2003) contestant le projet de Notre-Dame-des-Landes, propose elle aussi d'étudier le transfert des vols charters sur Saint-Nazaire et de mieux utiliser les aéroports du Grand Ouest afin de partager les nuisances sonores en plusieurs points et de répartir le développement du territoire.

Le Collectif pour une Citoyenneté Responsable rejoint ces mêmes positions de même que de nombreux élus des communes voisines du site de Notre-Dame-des-Landes estiment qu'il serait sans doute possible d'imaginer que tout ou partie du trafic charter actuel de Nantes Atlantique se localise sur d'autres aéroports.

Ce projet est par contre fortement critiqué, tant par le maître d'ouvrage que par la C.C.I. et la direction de l'aéroport de N.A. qui évoquent les usines « Seveso », les zones fortement peuplées entourant l'aéroport de Saint-Nazaire. Ils estiment, par ailleurs, que les vols charters n'ont que peu d'influence sur l'horizon de saturation de N.A. et que surtout il n'est pas certain que les compagnies aériennes soient intéressées par un tel projet. Le monde économique ajoute que cela affaiblirait l'aéroport principal et aurait un impact négatif sur l'économie nantaise.

Cette controverse, apparue dès le début du débat public, amena la CPDP à intégrer dans le cahier des charges de l'expertise complémentaire, l'examen des possibilités d'une répartition du trafic entre les aéroports existant dans l'Ouest, en prenant en

compte les trois types de voyageurs potentiels concernés soit par des vols affaires, des vols vacances ou des vols loisirs courts.

Pour les experts de Cosynergie, la mise en réseau de l'ensemble des aéroports du Grand Ouest apparaît totalement irréaliste aux motifs que les opérateurs et les voyageurs vont où ils veulent, qu'il faut une masse critique pour ouvrir une ligne, qu'un aéroport n'a pas le droit de discriminer certains trafics -par exemple en refusant les vols charters, ce que devrait faire N.A. dans cette hypothèse- et qu'enfin une telle formule s'expose, par mécontentement des compagnies et des clients, à des pertes de trafic, celui-ci risquant de se transférer sur Paris.

S'agissant du projet de réalisation d'une plate-forme aéroportuaire Nantes /Saint-Nazaire, celui-ci est considéré par Cosynergie comme faiblement crédible et sa réalisation se heurterait à de nombreux obstacles et des difficultés techniques importantes.

Lors de la réunion thématique du 1er avril plusieurs élus des grandes collectivités ont rejoint la position du maître d'ouvrage dans son opposition à un déménagement des vols charters en direction de Saint-Nazaire. Pour autant, l'échange d'arguments entre les représentants de Solidarités Ecologie, les experts de Cosynergie et le maître d'ouvrage a fait apparaître l'intérêt de procéder à une étude plus approfondie pour clarifier les cinq points suivants du projet en cause :

- possibilités réelles d'extension de l'aéroport de Saint-Nazaire,
- coûts d'investissement et de fonctionnement d'une plate-forme Nantes Saint-Nazaire,
- nuisances sonores résultant d'un tel projet,
- problèmes liés à la proximité d'usines classées Seveso,
- faisabilité juridique du projet par référence au droit national et communautaire réglementant la répartition du trafic entre différents aéroports.

Cette étude, diligentée par la CPDP, a mobilisé les différents services de l'Etat concernés et a permis de présenter, lors de la réunion de synthèse, un ensemble d'informations éclairant le débat, lesquelles sont réunies en annexe au présent compte-rendu. La principale de ces informations est l'avis de la DRIRE qui conclut sur l'incompatibilité totale d'un tel projet avec la présence des établissements Seveso.

Documents de référence :

- Dossier du maître d'ouvrage soumis au débat public (annexe 3)
- Etude DG Conseil annexée au dossier du débat public (compte-tenu de son volume, cette étude n'a pas été reproduite, elle est disponible sous forme papier à la CNDP)
- Etude DGAC-DTA/SDEEP annexée au dossier du débat public (annexe 4)
- Etude DDE 44/IATA annexée au dossier du débat public (annexe 4)
- Dossier des 80 000 citoyens : toute la vérité (ACIPA) – (annexe 14)
- N° 1 des contributions au débat public (janvier 2003), contribution de Solidarités Ecologie (annexe 13)
- Expertise complémentaire (tome 1 : Faut-il un nouvel aéroport ?) – (annexe 11)
- Compte-rendu de la réunion thématique du 1er avril : Faut-il un nouvel aéroport ? (annexe 7)
- Contribution du président de BVV à la réunion thématique du 1er avril (annexe 7)
- Contribution de l'ACIPA à la réunion thématique du 1er avril (annexe 7)
- Réponses apportées par le maître d'ouvrage aux questions posées par la CPDP (annexe 10)
- Intervention de Gilles Retière Maire de Rezé (Opinions et points de vue des élus dans la rubrique *Les contributions au débat public*) – (annexe 14)
- Dossier « questions-réponses » (annexe 10)
- Document Solidarités Ecologie : « Un autre développement pour l'Ouest » (annexe 14)
- N° 4 des contributions au débat public (mars 2003), contribution de la Confédération paysanne (annexe 13)
- Expertise complémentaire (tome 3 : Enquête auprès de personnalités) (annexe 11)
- Expertise complémentaire (tome 2 : Evaluation des sites) (annexe 11)
- Réalisation d'une plate-forme Nantes-Saint-Nazaire : approfondissement de la solution (annexe 15)

2. S'IL FAUT UN NOUVEL AEROPORT, LE SITE DE NOTRE-DAME-DES-LANDES EST-IL "LE BON" ?

2.1. Le choix du site

La recherche d'un site pour un nouvel aéroport de l'agglomération Nantes-Saint-Nazaire a été engagée dès 1965 dans le cadre du schéma de structure de la métropole d'équilibre Nantes-Saint-Nazaire. Les études menées alors par l'OREAM avec le soutien du Service Technique des Bases Aériennes ont conduit à retenir le site de Notre–Dame-des-Landes. Ce choix a été confirmé ultérieurement suite à une étude comparative effectuée en 1971 avec un site situé aux alentours de Guémené-Penfao, à mi-distance de Rennes et de Nantes.

C'est sur cette base qu'a été créée, en 1974 une Zone d'Aménagement Différé (ZAD) à Notre-Dame-des-Landes.

En 1992, à la demande de l'Association inter-consulaire de Loire-Atlantique, DG Conseil élargit la réflexion à 7 sites supplémentaires (18 ou 24 selon diverses sources, mais aucune information n'a pu être obtenue à ce sujet !) ; la comparaison des 9 sites, effectuée sur la base d'une analyse multicritères, confirme la pertinence du site de Notre-Dame-des-Landes.

En 2002, une actualisation de la démarche, réalisée par SETEC à la demande du Conseil Général, aboutit à la même conclusion.

Ces éléments, figurant dans les études annexées au dossier du débat public, ont été rappelés par le maître d'ouvrage au cours des différentes réunions plénières. Ils ont suscité de vives interpellations de la part des associations et d'une grande partie des publics présents qui contestent que le choix de ce site, fait en 1965, puisse être toujours d'actualité compte tenu, notamment, de l'accroissement incontrôlé de la population pendant trente ans. Beaucoup d'interrogations plus techniques ont été également formulées sur les critères retenus pour l'analyse des sites et les pondérations affectées à ces critères.

Toujours est-il que dès le lancement du débat public sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, voire avant même son ouverture, s'est manifestée une très forte demande pour que soit menée une expertise complémentaire portant sur le choix du site pour un nouvel aéroport et les solutions alternatives.

Compte tenu du temps limité dont l'on disposait dans le cadre du débat public, il n'était évidemment pas envisageable de reprendre les études à zéro. L'expertise complémentaire a donc procédé à une analyse critique des études antérieures au regard notamment de la fiabilité des données et des contraintes actuelles, à un examen de la pertinence des critères utilisés et de leur pondération.

Les résultats de cette expertise, conduite par la société Cosynergie , ont été présentés et discutés lors de la deuxième réunion thématique, le 22 avril 2003. Les aspects

méthodologiques conduisant à un système de pondération des critères, l'évaluation proprement dite des 9 sites étudiés par SETEC ainsi que leur hiérarchisation ont été abordés. La première partie du présent chapitre rend compte de ces résultats. La deuxième partie rassemble les points de vue recueillis au cours de la discussion.

2.1.1. Présentation des résultats de l'expertise complémentaire

Méthodologie pour l'évaluation des sites

Les experts ont constaté un manque de transparence dans les études précédentes, notamment en ce qui concerne le choix des pondérations accordées aux différents critères, ce qui les a conduit à développer leur propre méthodologie.

Un questionnaire d'enquête a été adressé aux représentants des différentes parties concernées par le projet d'aéroport : responsables politiques, économiques, administration, associations. Dans ce questionnaire, une des interrogations portait sur les critères de choix pour un nouvel aéroport, et leur niveau d'importance, mesuré par la note 1, 2, 3, 4 ou 5.

La cinquantaine de réponses obtenues a permis d'évaluer l'importance moyenne accordée à chacun des critères initiaux (10) par chaque catégorie de personnes consultées.

A partir des observations ainsi recueillies et autres entretiens, les experts aboutissent finalement à une grille de 8 critères, qui sont, par ordre décroissant de l'importance moyenne accordée par l'ensemble des catégories d'interviewés : **la desserte, les nuisances sonores et contraintes urbanistiques, l'aménagement du territoire, le marché potentiel, l'impact sur l'environnement et l'agriculture, l'adaptation technique et les coûts, les enjeux en termes d'emploi et la disponibilité des terrains.**

L'examen des notes attribuées à chacun des critères fait apparaître des « profils » de hiérarchisation.

- Ainsi, le maître d'ouvrage et les élus des grandes collectivités expriment des points de vue assez proches : il s'agit d'une vision plutôt politique qui est qualifiée de vision **« Aménagement du territoire »**, ou **Vision A**
- Les associations et les élus des communes proches du site de Notre-Dame-des–Landes sont plus attentifs aux **nuisances.** C'est la **Vision B.**
- Les milieux économiques ont naturellement une vision plus **économique**, **Vision C.**

L'expertise complémentaire propose finalement 3 systèmes de hiérarchisation des critères. Un système d'indices, calculé en rapportant la note correspondant à chaque critère pour chacune des catégories A, B, C, à la note moyenne pour tous les critères, met en évidence l'importance relative accordée par chaque catégorie, à chaque critère ; la pondération, définie ainsi, « en faisant référence à des opinions exprimées par les riverains » et autres parties concernées, est

obtenue en multipliant l'indice par la pondération moyenne d'un critère soit 1/8 ou 12,5%.

CRITERE	niveau d'importance, (indice) et pondération		
	Vision Aménagement	Vision Nuisances	Vision Economique
1. Desserte	4,86 (1,06) 13,3%	4,30 (1,13) 14,0%	5,00 (1,26) 15,7%
2. Nuisances et urbanisation	4,79 (1,05) 13,2%	4,46 (1,17) 14,5%	4,17 (1,05) 13%
3. Aménagement du territoire	4,86 (1,06) 13,3%	4,30 (1,13) 14,0%	3,80 (0,96) 12%
4. Marché	4.72 (1,03) 12,9%	3,90 (1,02) 12,8%	4,60 (1,16) 14,4%
5. Environnement et agriculture	4,22 (0,92) 11,5%	4,04 (1,06) 13,2%	3,60 (0 ,91) 11,4%
6. Adaptation technique et coûts	4,44 (0,97) 12,1%	3,58 (0,94) 11,8%	4,00 (1,01) 12,6%
7. Emplois	4,50 (0,98) 12,3%	3,16 (0,83) 10,4%	3,20 (0,81) 10,1%
8. Terrains	4,15 (0,91) 11,4%	2,83 (0,74) 9,3%	3,40 (0,86) 10,8%
NOTE MOYENNE	4,57	3,82	3,97

Sans doute l'échelle retenue, 1,2,3,4,5, est-elle arbitraire, c'est pourquoi, il est apparu utile aux experts, pour atténuer cet arbitraire, d'effectuer des simulations en faisant d'autres hypothèses d'échelle qui ont été définies par analogie à une élasticité : ainsi, un indice de 1,10 obtenu avec l'échelle actuelle devient 1,20 (élasticité 2) ou 1,30 (élasticité 3), un indice de 0,95 devient respectivement 0,90 ou 0,85.

Les sites ont donc été hiérarchisés suivant 9 systèmes de pondération (trois visions, A,B,C, croisées avec des élasticités de 1,2,3).

Evaluation des sites

L'appréciation des 9 sites, -**Notre-Dame-des-Landes (44), Guémené-Penfao (44**), **Montaigu (85), Montfaucon (49), Ingrandes (44), Pouancé (49), Vitré (35), Seiches-sur-Loir (49), Broons (22)-,** par rapport aux 8 critères retenus dans l'expertise complémentaire s'est faite sur la base des informations existantes, issues des études antérieures.

L'analyse critique de ces études a cependant mis en évidence un certain nombre de manques, d'erreurs, d'imprécisions, de démarches parfois contestables, ce qui a conduit les experts à formuler des hypothèses qu'ils qualifient eux-mêmes de « vraisemblables », mais qui, selon eux, mériteraient d'être précisées.

Les experts constatent par ailleurs que les informations ne sont pas toujours comparables d'un site à l'autre ; en particulier les données concernant Notre-Dame-des-Landes sont beaucoup plus nombreuses que celles existant sur les

autres sites, ce qui correspond à la logique qui leur semble avoir prévalu lors des études de 1992 puis de 2002, et qui était de vérifier que Notre-Dame-des-Landes, site dont les terrains étaient déjà réservés, se confirmait comme un bon site. Le cahier des charges de la présente expertise impose de traiter le problème autrement, en comparant l'intérêt des différents sites pour les hiérarchiser.

Comme la SETEC, les experts ont éliminé d'emblée les 3 sites les plus éloignés de Nantes -**Broons**, **Vitré**, **Seiches-sur-Loir**- à la suite d'un marché potentiel insuffisant. Le site de **Pouancé**, équidistant des 4 villes de Nantes, Rennes, Angers, et Laval, est en réalité trop éloigné de ces villes et très mal relié à celles-ci.

L'étude de comparaison des sites va finalement porter sur 5 sites : **Notre-Dame-des-Landes**, **Guémené-Penfao, Montaigu, Montfaucon et Ingrandes**.

Les données disponibles, relatives à chaque site sont considérées par les experts comme relativement précises et pertinentes en ce qui concerne la desserte, l'impact sur l'environnement et l'agriculture, le bassin d'emplois et l'acquisition des terrains.

En revanche, s'agissant des **nuisances sonores**, l'approche SETEC qui a consisté, dans un premier temps, à évaluer le nombre d'habitants dans un périmètre de 27,5 km x 8 km autour du point central de la piste, s'est référée, dans le cadre de la dernière étude (novembre 2002), au PGS de Notre-Dame-des-Landes, considéré comme « PGS type » et reconduit sur les autres sites, méthode évidemment contestable de l'avis même de ses auteurs ; la méthode d'évaluation des populations est également reconnue « empirique » du fait de « l'absence de données INSEE sur la population par îlots dans les communes de moins de 2000 habitants ». De plus, elle est fondée sur des chiffres de population de 1999, avec des plans IGN de 1994. L'expertise complémentaire a pu bénéficier, en revanche, d'une analyse effectuée par l'association Bien Vivre à Vigneux qui porte sur les populations INSEE dont les résultats semblent fiables ; les calculs sont effectués, dans ce cas, pour 2 périmètres : 6 x 5,5 km et 40 x 8 km. Le résultat final est obtenu en combinant les résultats correspondant aux 4 types d'analyses.

Les experts notent, par ailleurs, que l'évaluation des **marchés potentiels**, telle qu'elle est conduite dans l'étude SETEC, est très imprécise : elle est fondée sur les populations desservies par couronne, situées à moins de 30 mn, 1 h, 1 h 30, 2 h des sites, en prenant en compte les infrastructures de transport envisagées à l'horizon 2015, mais en raisonnant à population constante, et sans tenir compte des taux de génération de trafic qui peuvent être très différents d'un secteur à l'autre, et/ou des catégories socio-professionnelles . Ils regrettent qu'aucune enquête n'ait été réalisée et proposent une autre méthode qui vise à évaluer la clientèle apportée à chaque aéroport par les 7 grandes villes de l'aire géographique, Nantes, Saint-Nazaire, Rennes, Vannes, Laval, Angers, et La Roche-sur-Yon en intégrant le taux de génération de trafic, exprimé en % de la clientèle, variable suivant le département, et le taux d'attraction d'un aéroport fonction, lui-même, du temps d'accès et du type de vols. La note attribuée à

chaque site résulte d'une moyenne pondérée des résultats obtenus en appliquant les deux méthodes, la méthode SETEC et la méthode Cosynergie, les coefficients de pondération étant de 1 pour la première, 2 pour la seconde.

Le critère **«aménagement du territoire »** tel qu'il est introduit par Cosynergie, regroupe les besoins en emplois locaux et le rayonnement de l'aéroport sur les différentes villes de l'ouest et, en particulier, Nantes.

Dernier critère sur lequel l'expertise complémentaire est également critique vis à vis des études SETEC, **« l'adaptation technique »,** et plus spécialement les caractéristiques topographiques des sites, avec des dénivelés qui sont, pour certains, incohérents, et qui demandent en tout état de cause à être contrôlés.

Les résultats

L'appréciation de chacun des sites (noté de 1 à 5), au travers des différents critères qui résulte des hypothèses et méthodes retenues par les experts, figure dans le tableau ci-dessous :

Encadré 15

Notes attribuées aux 5 sites analysés au regard des différents critères

CRITERE	NDDL	Guémené-Penfao	Montaigu	Montfaucon	Ingrandes
1. Desserte	5	4	4	4	4
2. Nuisances urbanisation	2	5	4	1	4
3. Aménagement du territoire	4	5	3	4	3
4. Marché	5	5	3	3	3
5. Environnement et agriculture	4	4	4	5	4
6. Adaptation tech-nique et coûts	4	4	4	4	2
7. Bassin d'emploi	5	3	4	4	2
8. Acquisition des terrains	5	3	3	2	3
TOTAL NON PONDERE	**34**	**33**	**29**	**27**	**25**

Partant des notes ainsi attribuées aux 5 sites et des pondérations accordées à chacun des 8 critères selon les différentes visions, A, B, C, plus une vision CCI, les experts ont effectué 12 simulations ; les résultats présentés dans le

tableau suivant correspondent aux systèmes de pondération « extrêmes », élasticités 1 et 3.

Encadré 16

Influence de la pondération sur l'appréciation des sites

SITE	Pond. égales	Vision A		Vision B		Vision C		Vision CCI	
		A1	A2	B1	B2	C1	C2	1	2
NDDL	**4,25**	**4,24**	4,21	4,18	4,02	**4,25**	4,24	**4,24**	4,24
Guémené-Penfao	4,13	4,16	**4,22**	**4,22**	**4,30**	4,13	**4,31**	4,18	**4,28**
Montaigu	3,63	3,62	3,62	3,64	3,67	3,63	3,64	3,62	3,60
Montfaucon	3,38	3,36	3,34	3,38	3,70	3,36	3,33	3,38	3,40
Ingrandes	3,13	3,14	3,16	3,20	3,35	3,17	3,27	3,13	3,12

En conclusion, les experts estiment que Notre-Dame-des-Landes est un bon site, ses principaux atouts étant les facilités de desserte, le marché potentiel, la disponibilité des terrains, Guémené-Penfao également, du point de vue notamment des nuisances sonores et contraintes urbanistiques, de l'aménagement du territoire, du marché. Ils soulignent, qu'en tout état de cause, les écarts de notes entre ces deux sites sont très faibles. Les 3 autres sites, en revanche, sont nettement distancés.

Les experts estiment que des analyses plus poussées concernant en particulier les potentialités en terme de marché, les caractéristiques techniques, l'évaluation des nuisances sonores avec la réalisation de PEB pour chaque site, seraient nécessaires pour crédibiliser les choix. Ils n'excluent pas non plus que d'autres bons sites puissent exister, comme cela leur a d'ailleurs été suggéré par les Associations et d'autres personnes.

2.1.2. Les différents points de vue

- Le représentant de la **société SETEC** rappelle qu'il lui a été demandé d'actualiser l'étude DG Conseil en reprenant les mêmes sites, les mêmes critères et les mêmes pondérations.

  Il insiste sur la difficulté à définir les critères et surtout les pondérations.

  Il estime qu'une plus grande attention aurait dû être apportée aux nuisances sonores et à l'environnement. Il n'est pas convaincu que le « rectangle de 27 km x 8 km » soit pertinent pour l'estimation des populations susceptibles

d'être gênées par le bruit, et s'interroge d'ailleurs sur le périmètre à prendre en compte. Quant à l'utilisation du PEB de Notre-Dame-des-Landes qui aurait servi pour les autres sites, des ajustements ont, en fait, été faits par un positionnement des pistes adapté à chacun des sites.

Concernant l'évaluation des dénivelés, il s'agirait d'une erreur de transcription.

Le représentant de SETEC considère finalement que les résultats des deux études ne sont pas très éloignés.

- **Le président de Bien Vivre à Vigneux** voit, dans le nouvel aéroport, un aéroport GRAND OUEST.

  Il propose alors d'introduire deux nouveaux critères : l'un reflétant la vocation **"Grand Ouest"** des sites examinés appréciée à partir de la centralité géographique et économique du site et des temps d'accès à l'ensemble des grandes métropoles régionales, l'autre traduisant l'acceptabilité par des populations plus ou moins nombreuses.

  Dans une telle approche, et hors contraintes techniques éventuelles, un aéroport Grand Ouest pourrait s'envisager au niveau de Nozay, Derval, Châteaubriant.

  Pour le Président de BVV, " Notre-Dame-des-Landes ne pourrait pas être l'aéroport du Grand Ouest, pas plus d'ailleurs, qu'un aéroport départemental, en raison de l'importance des populations qui en subiraient les nuisances" et qu'il estime à 34 000 aujourd'hui dans l'espace 40 km x 8 km, 80 000 dans l'espace de 60 km x 10 km.

  Il pense ainsi nécessaire de " relancer une analyse de la pertinence des sites possibles initialement sélectionnés, sans exclure pour autant de nouveaux sites".

  En conclusion BVV demande que "l'étude soit remise à plat et abordée selon deux approches :
  - **le maintien de l'activité de Nantes-Atlantique et recherche d'une répartition du trafic sur les aéroports existants**
  - **la création d'une nouvelle plateforme à vocation Grand Ouest dans l'espace Guémené, Nozay, Derval, Châteaubriant en maintenant NA pour l'aviation d'affaires et EADS".**

  BVV "confirme son accord avec les conclusions de l'expertise complémentaire, sous réserve que :
  - **les critères de bruit soient incontournables et éliminatoires**
  - **tous les sites soient considérés avec le même degré de précision que Notre-Dame-des-Landes**
  - **les populations et associations soient impliquées dès le début des études comme l'exige la loi Démocratie de Proximité".**

- **Le Président de l'ACIPA** se demande si la possession d'un terrain vaut droit à réaliser un aménagement 30 ans après son acquisition. Il estime, en tout état de cause, que le site de Notre-Dame-des-Landes est beaucoup trop proche des zones habitées, et insiste sur « l'avancée inéluctable de la ville » et le chiffre croissant de la population dans les communes concernées par le projet. Il lui semblerait par ailleurs pertinent d'ajouter au niveau de l'appréciation des sites, un neuvième critère : "la capacité de mobilisation des associations et de la population".

- **Madame Geneviève Chignac**, conseillère régionale, estime que l'expertise a remis en cause bon nombre de certitudes. Constatant que les deux sites de Notre-Dame-des-Landes et Guémené-Penfao sont quasiment à égalité, elle voit, là, la nécessité d'approfondir le débat, en se donnant le temps de la réflexion … Elle interpelle à ce propos le Syndicat mixte d'études. **Monsieur Patrick Cotrel**, conseiller régional, pense également qu'il est urgent de faire des études complémentaires.

- **Le Collectif pour une citoyenneté responsable** demande une remise à plat du dossier, et souhaite que soit étudiée la proposition de la reprise d'une partie du trafic de Nantes-Atlantique sur l'aéroport de Saint-Nazaire.

- **Le porte parole des Verts,** demande que soient recherchés et étudiés des sites plus éloignés de Nantes, situés entre Nantes et Rennes, tout en s'interrogeant sur le devenir de Nantes-Atlantique et Rennes-Saint-Jacques. Il lui apparaît indispensable, en tout état de cause, d'approfondir les études de marchés.

- **Le maire de Guémené-Penfao** a vivement contesté les résultats de l'expertise complémentaire. Pour lui le site de Guémené-Penfao n'est pas pertinent : mauvaise desserte, " il n'est ni raccordé ni raccordable", le site n'est pas plat, il est en limite de la forêt du Gâvre et du site classé de la vallée de la Vilaine, l'agriculture qui " a été réorganisée et restructurée afin de pouvoir répondre aux normes" y est particulièrement performante ; en bref, " **Guémené ne veut pas de ce projet**".

- **Le maire de Notre-Dame-des-Landes, représentant de la communauté des communes d'Erdre et Gesvres,** salue la qualité du travail réalisé par les experts mais s'interroge sur un certain nombre de points : Quel sera la configuration de l'aéroport du Grand Ouest dans 20 ou 30 ans ? La ZAD qui a été constituée à Notre-Dame-des-Landes serait-elle suffisante ? Il insiste sur le fait que la croissance de l'urbanisation sur le territoire concerné par le projet de Notre-Dame-des-Landes n'a pas été prise en compte : " aucune étude sérieuse n'a été présentée sur l'évolution de la population autour du site depuis 30 ans ni aucune prospective sur l'évolution à venir".
  L'expertise complémentaire a confirmé qu'il fallait une étude approfondie des sites susceptibles d'accueillir un nouvel aéroport pour le "Grand Ouest". "Cette étude devra tenir compte de la politique d'aménagement du territoire européen, des nouvelles donnes en matière de transport aérien, et de la possibilité d'envisager des extensions futures en minimisant les effets sur

l'environnement". Et de conclure : " **Le choix du site de Notre-Dame-des-Landes ne paraît pas pouvoir être validé à l'issue du débat public**".

- Pour **l'ACIPRAN, "**il n'y a pas d'ambiguïté sur le meilleur site : c'est Notre-Dame-des-Landes", et pour les passagers, et pour les salariés de l'aéroport ; pour les riverains, l'ACIPRAN demande que toutes les garanties leur soient apportées en matière de compensations.
  L'association revenant sur l'expertise complémentaire ne pense pas que l'on puisse trouver "le site providentiel" dans les 30 à 40 km au nord de Nantes ; elle ne voit donc pas l'intérêt d'approfondir les études concernant d'autres sites.

- **La CCI de Nantes-Saint-Nazaire**, représentée par le Directeur de l'aéroport de Nantes-Atlantique, constate que l'expertise complémentaire confirme les deux premiers sites, NDDL et Guémené , comme toutes les études depuis 1967. Elle rappelle ses notations, qu'elle compare à celles de Cosynergie (voir tableau ci-dessous).

	Cosynergie		CCI	
	NDDL	Guémené-Penfao	NDDL	Guémené-Penfao
Dessertes	5	4	5	3
Nuisances	2	5	2	4
Aménagement du territoire	4	5	4	4
Marché	5	5	5	4
Environnement Agriculture	4	4	4	4
Adaptation technique - Coûts	4	4	4	4
Bassin d'emplois	5	3	5	2
Terrains	5	3	5	2
	34	33	34	27

Elle présente ensuite un ordre de classement des deux sites sur le critère « marché », effectué sur la base d'une analyse des zones de chalandise correspondant aux différents types de marchés, les vols nationaux, les vols européens et les vols vacances. Il s'établit comme suit :

Marché	Notre-Dame-des-Landes	Guémené-Penfao	Passagers concernés
National	1	2	60%
Europe	1	2	10%
Vacances	Egal	Egal	30%

Pour la CCI, "la vocation de l'aéroport, donc le marché, impose Notre-Dame-des-Landes".

- Le **Conseil général de Loire-Atlantique** estime qu'en tout état de cause le nouvel aéroport doit rester dans le département. Il évoque également les **délais de réalisation** d'un tel équipement, constatant "qu'aucune réserve foncière n'est constitué à Guémené", contrairement à Notre-Dame-des-Landes.

- Le r**eprésentant de la Communauté urbaine de Nantes** se félicite qu'un nouvel éclairage ait pu être donné à la fois sur Notre-Dame-des-Landes et sur d'autres sites ; ce qui lui semble important aujourd'hui, "c'est que dans le **schéma de cohérence territoriale** qui va être mis en place, il appartienne aux élus, avec les citoyens, de définir les équilibres humains, économiques, et écologiques dans lesquels le maître d'ouvrage devra insérer son projet".

- Le **maître d'ouvrage** considère au vu des résultats de l'expertise complémentaire, même si, de son point de vue, elle "ne présente pas une rigueur scientifique forte", que **le site de Notre-Dame-des-Landes "est toujours d'actualité et reste un très bon site" et qu' " il n'existe pas de site idéal".**

- **Monsieur Yvon Kergadallan**, lors d'une intervention, en réunion thématique le 29 avril, sur les enjeux environnementaux du site de NDDL, est revenu sur le choix du site en s'étonnant de la démarche de l'actuelle Directive Territoriale de l'Aménagement de l'Estuaire de le Loire qui, pour lui, consiste à dire « Nous devons créer une nouvelle infrastructure aéroportuaire à NDDL », plutôt que « Est-il possible de créer une nouvelle infrastructure aéroportuaire grand Ouest dans l'aire actuelle de la DTA » ?
  Il critique l'étude SETEC qui ignore l'expertise écologique sur le site de NDDL et affirme, sans le démontrer que « le critère environnement n'est pas discriminant » et qui, sur le plan de l'évaluation des populations gênées par les nuisances sonores, est, du point de vue méthodologique, très approximative et, selon ses propres termes, « relève de l'hérésie ».
  Il voit dans la réalisation du projet d'aéroport sur le site de NDDL, un choix contraire aux principes affichés dans le cadre de l'élaboration de la future charte de l'environnement et propose « un moratoire de plusieurs années afin de mener à bien des études sérieuses sur l'ensemble des sites pressentis et disposer d'un véritable outil d'aide à la décision ».

- Le **Président de l'Observatoire des Nuisances Aériennes, Monsieur Christian Roger,** a remis un avis sur le projet d'aéroport de NDDL qui a été lu en séance, à la réunion de synthèse du 27 mai. Constatant que « l'aéroport n'a de chances de succès que s'il est basé sur le concept d'un Hub international à vocation européenne pour toute la région » et s'appuyant sur les zones de chalandises potentielles, il juge pertinente « la demande de recentrage du nouvel aéroport plus au Nord ».
  Il attire l'attention sur la proximité de Notre-Dame-des-Landes par rapport à la ville de Nantes et le risque d'urbanisation de la zone. Pour lui, l'aéroport de Nantes Atlantique est encore loin de la saturation et il lui semble opportun de mettre les délais à profit « pour trouver un site qui soit mieux centré par rapport à la région. De son point de vue, la zone du polygone Guémené-Penfao, Sion les Mines, Châteaubriant et Nozay, située à 45 kms de la limite de Nantes, remplirait les conditions optimales pour :

- éviter les nuisances aériennes sur Nantes et son environnement immédiat
- centrer cet aéroport sur sa région naturelle de chalandise
- éviter de construire un nouvel aéroport sur une zone déjà notablement urbanisée ».

Documents de référence

- Dossier du maître d'ouvrage soumis au débat public (annexe 3) et études annexées (annexe 4) : SETEC, DG conseil (compte-tenu de son volume, l'étude DG Conseil n'a pas été reproduite, elle est disponible sous forme papier à la CNDP)

- Dossier « Questions-Réponses » : Réponses apportées par le maître d'ouvrage au thème 3 (annexe 10)

- Expertise complémentaire : tome 2 : Evaluation des Sites ; tome 3 : Enquête auprès de personnalités (annexe 11)

- Dossier de l'ACIPA : toute la vérité (annexe 14)

- Contribution du président de BVV à la réunion thématique du 22 avril (annexe 7)

- Contribution du directeur de l'aéroport de Nantes-Atlantique à la réunion thématique du 22 avril (annexe 7)

- Compte rendu de la réunion thématique du 22 avril (annexe 7)

- Contribution de Yvon Kergadallan à la réunion thématique du 29 avril "La vérité sur les enjeux environnementaux" (annexe 16)

- Note sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes par Christian Roger, Président de l'Observatoire des Nuisances Aériennes (réunion de synthèse du 27 mai) (annexe 17)

3. QUELLES SERAIENT LES CONSEQUENCES DU CHOIX DE NOTRE-DAME-DES-LANDES ?

3.1. Consistance du projet d'aéroport et de ses raccordements terrestres

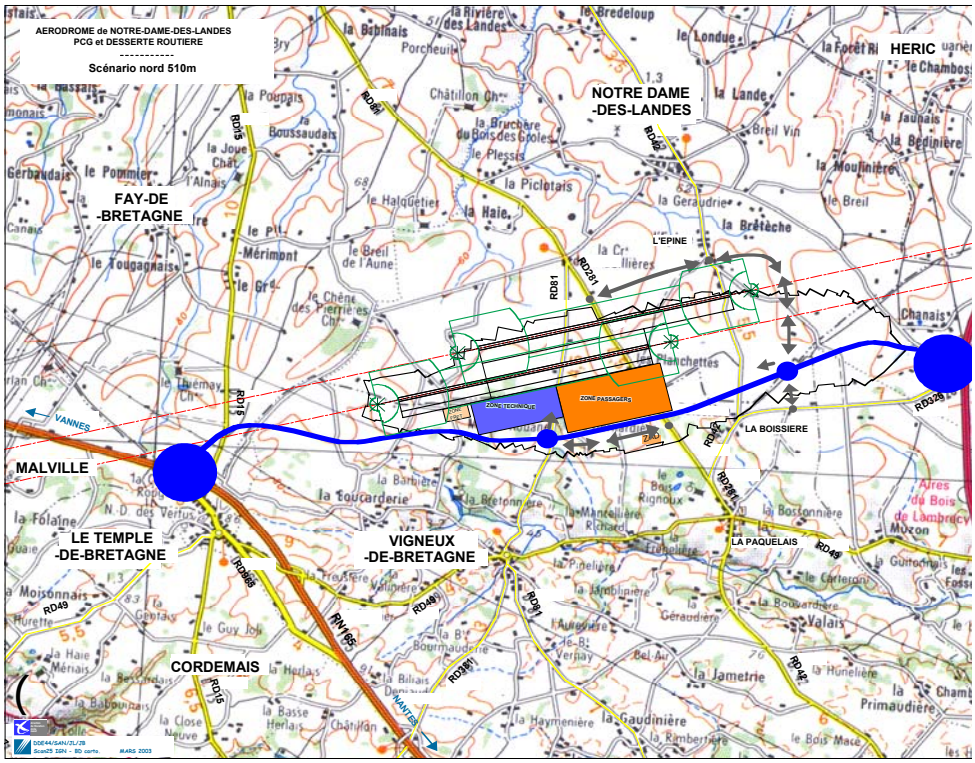
3.1.1. L'aéroport

L'aéroport serait **dimensionné pour permettre d'atteindre dès sa mise en service une capacité annuelle d'au moins quatre millions de passagers**, ce qui impose, selon le maître d'ouvrage, qu'il soit équipé de deux pistes à l'égal des autres aéroports accueillant au moins le même nombre de passagers. La DAC Ouest n'exclut cependant pas que sa réalisation puisse être progressive et qu'il fonctionne au départ avec une seule piste.

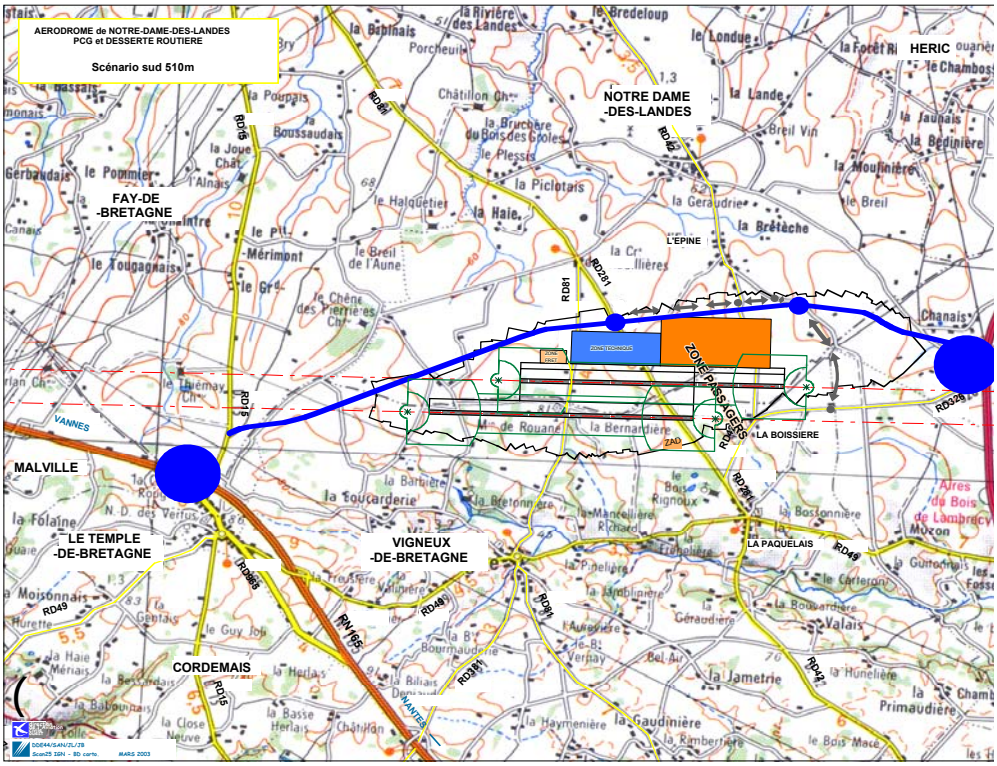
A la demande de la Commission particulière, le maître d'ouvrage a fourni des informations complémentaires relatives à la consistance de l'aéroport et de sa desserte routière, au moyen de cartes établies dans trois configurations de pistes envisageables : un doublet de pistes écartées de 510 m situé soit au nord, soit au sud du périmètre de la ZAD aéroportuaire, deux pistes écartées de 1300 encadrant l'aérogare. Ces trois hypothèses de travail seront appelées ici respectivement "510 m Nord", "510 m Sud", "1300 m".

Les cartes 3, 4 et 5 représentent les schémas d'aménagement possibles dans chacun de ces cas et font apparaître le positionnement des pistes, les aires consacrées à l'aérogare et les périmètres des servitudes de dégagement et de balisage, ainsi que les tracés des voies routières de desserte.

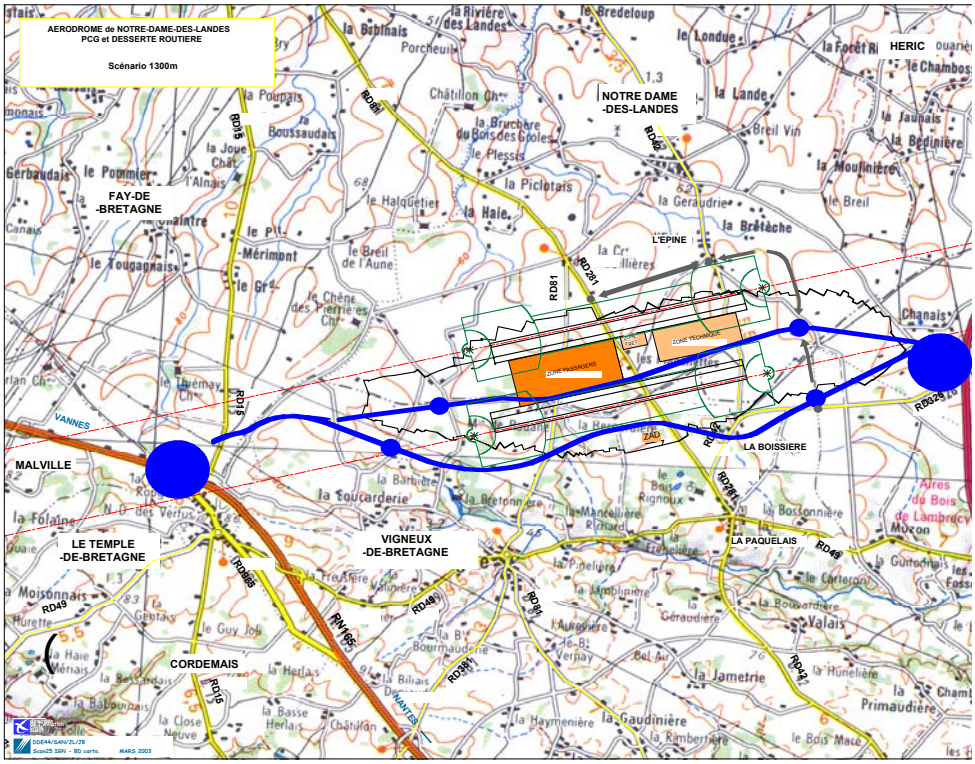
Carte 3. Scénario 510 m Nord



Carte 4. Scénario 510 m Sud



Carte 5. Scénario 1 300 m



Dans les trois hypothèses les équipements aéroportuaires s'inscrivent à l'intérieur du périmètre de la ZAD créée en 1974. Sur la base d'un maximum de 9 millions de passagers, 135 000 mouvements/an et 50 000 T de fret, la surface d'emprise nécessaire à la construction de l'aéroport ne dépasserait pas 800 ha sur les plus de 1200 ha de superficie de la ZAD, dont environ 180 ha pour la zone passagers, la zone technique et la zone de fret.

Le représentant du maître d'ouvrage a fait savoir que, du point de vue de la facilité d'exploitation, la meilleure configuration serait celle des deux pistes écartées de 1300 m situées de part et d'autre de l'aérogare, mais il a déclaré être disposé à abandonner cette option si les nuisances se révélaient trop importantes. Le président de la communauté de commune d'Erdre et Gèvres a de son côté indiqué que celle-ci jugeait inacceptables les configurations « 510m sud » et « 1300 m ». Le maître d'ouvrage en a conclu que, si la décision était prise de construire un aéroport à Notre-Dame-des-Landes, il faudrait sans doute préférer le scénario "510 m nord".

Dans tous les schémas présentés, le village de « L'Epine » serait en dehors de l'emprise de l'aéroport mais dans deux hypothèses sur trois (configuration « 510 m nord » et « 1300 m »), il serait proche de l'axe de la piste nord et une partie des habitations se situerait dans la zone de servitude radio-électrique (et par ailleurs au point de raccordement de la voie permettant le rétablissement des RD 81/281 et RD 42), laquelle impose des restrictions en matière de hauteur des constructions en fonction de leur situation. Le maître d'ouvrage a précisé que les plans présentés ne constituaient que des approches schématiques des configurations possibles, celles-ci étant susceptibles de modifications et d'améliorations au cours de la phase d'études en cas de réalisation de l'aéroport, l'écartement des pistes pouvant être réduit jusqu'à 390 mètres.

Au cas où les immeubles d'habitation seraient compris à l'intérieur du périmètre prévu par l'article 155 de la loi n° 2002-276 du 27 fév. 2002 relative à la démocratie de proximité (celui-ci devant être défini par un décret en Conseil d'Etat), les propriétaires auraient la possibilité, dans les deux ans suivant la mise en service de l'aéroport, d'user d'un droit de délaissement leur permettant de mettre l'Etat en demeure d'acquérir leur bien.

Au sud, le village de la Boissière serait dans une situation très comparable.

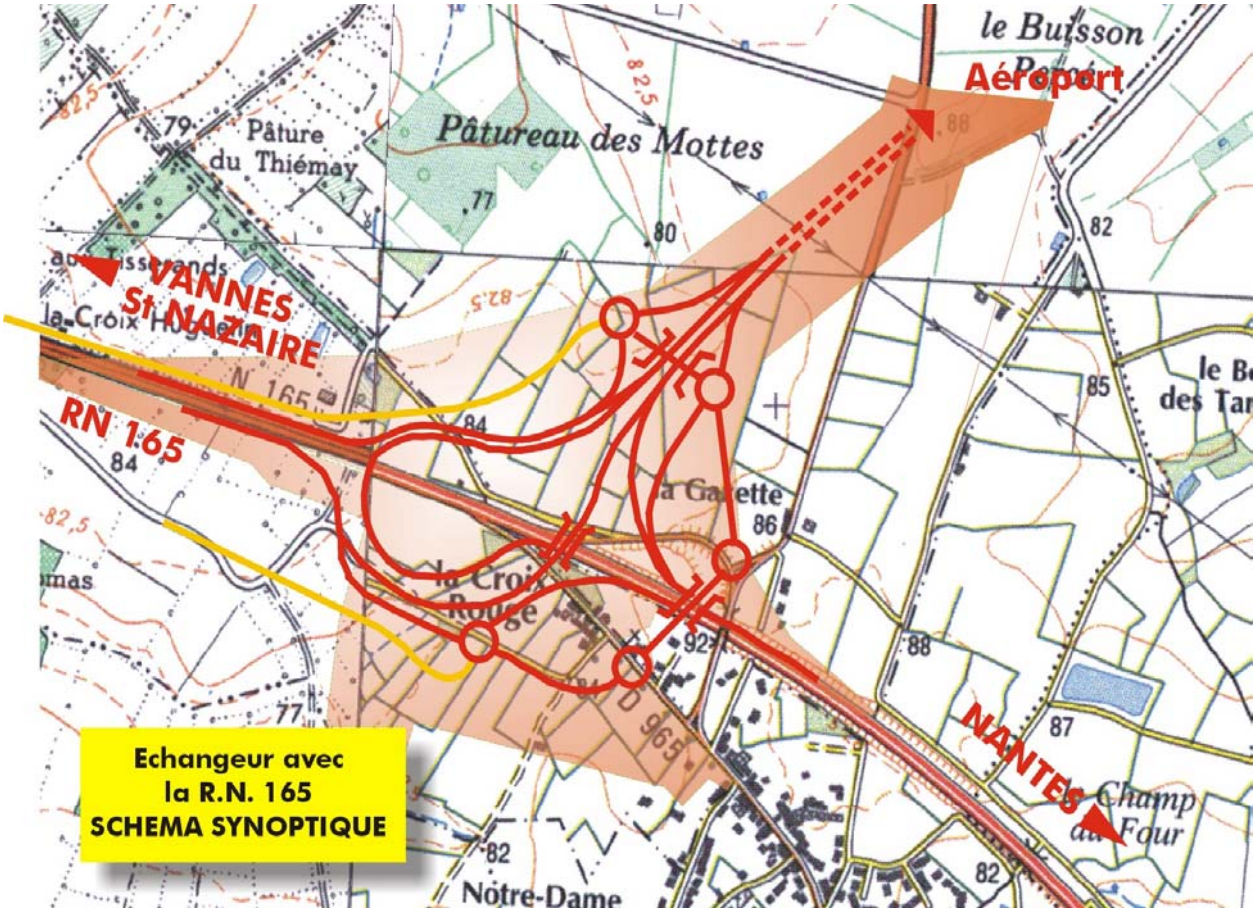
3.1.2. Les raccordements terrestres

La desserte routière est prévue s'effectuer par un « barreau routier » de type autoroutier reliant les RN 165 et 137, d'une longueur de l'ordre de 11 à 11,5 km et dont la plus grande partie se situerait à l'intérieur du périmètre de la ZAD aéroportuaire dans les deux scénarios de pistes « 510 m », de même que pour le scénario « 1300 m » mais seulement avec l'option d'une route passant à l'intérieur des équipements aéroportuaires (dont la probabilité a été donnée comme plus faible).

Dans les trois cas, le rétablissement de la voirie - RD 81/281 et RD 42 - s'opérerait de manière préférentielle à l'est de la zone. Le raccordement avec la RN 165 s'effectuerait par un échangeur déjà prévu dans le cadre du

réaménagement de cette route et situé à « La Croix-Rousse » en emplacement réservé du POS de la commune du Temple-de-Bretagne. Le raccordement avec la RN 137 s'effectuerait par un autre échangeur d'importance comparable en ce qui concerne l'emprise, tandis que deux échangeurs secondaires assureraient la desserte de l'aéroport et la desserte locale.

Carte 6. Echangeur avec la RN 165



La surface des emprises nécessaires aux raccordements terrestres serait de l'ordre de 160 hectares se répartissant comme suit :

Encadré 17

Les emprises

Destination des emprises	Surface totale	Dont hors ZAD	
		Option 510 m	Option 1300 m
Barreau routier (11 km x 50 m largeur)	55 ha	15 ha	45 ha
Echangeurs principaux :			
- RN 165	40 ha	40 ha	40 ha
- RN 137	45 ha	45 ha	45 ha
Echangeurs intermédiaires			
10 ha x 2 =	20 ha	0 ha	10 ha
TOTAL	160 ha	100 ha	140 ha

Ces raccordements routiers "de proximité" suffiraient-ils à assurer une bonne desserte routière du site ? "D'autres équipements routiers seraient en projet sans que le dossier du maître d'ouvrage en fasse état ?" Le Maître d'ouvrage a confirmé que le département étudiait effectivement divers aménagements qui, le moment venu, seraient utiles à la desserte de Notre-Dame-des-Landes, mais a souligné que ces aménagements seraient nécessaires en tout état de cause et ne doivent donc pas être portés au passif du projet d'aéroport.

Aucune desserte ferroviaire du site aéroportuaire n'est prévue. Le représentant de Réseau Ferré de France a laissé clairement entendre que l'hypothèse d'une desserte spécifique n'était pas économiquement envisageable, le coût de réalisation d'un tel ouvrage, qui n'a pas été programmé, étant disproportionné par rapport au faible nombre d'utilisateurs susceptibles d'emprunter un tel moyen de transport fonctionnant à une cadence suffisamment rapprochée.

En ce qui concerne une desserte éventuelle par les transports en commun le maître d'ouvrage a présenté une étude recensant diverses possibilités de services publics organisés à partir de la gare SNCF de Nantes au moyen d'une navette routière ou combinant un service de navette routière avec d'autres catégories de transport existants ou en projet (lignes de tramway, ligne SNCF Nantes-Saint-Nazaire), ou encore reposant sur une hypothétique réouverture de la ligne de chemin de fer Nantes-Châteaubriant.

3.1.3. Coûts et financements

Le maître d'ouvrage a confirmé les coûts annoncés, à savoir 450 M€ pour les équipements aéroportuaires et 75 M€ pour les raccordements routiers (auxquelles s'ajouteraient environ 2M€ au titre des 10 km de voies nécessaires au rétablissement de la voirie), selon le détail suivant :

Encadré 18

Le coût du projet

Equipements aéroportuaires		Raccordements routiers	
Plate-forme (acquisition et réalisation)	50 M€	Barreau routier	46 M€
Infrastructures (pistes et taxiways)	130 M€	Echangeur RN 165	13 M€
Equipements navigation aérienne	40 M€	Echangeur RN 137	8 M€
Exploitation commerciale	70 M€	Echangeurs secondaires (4 Me x 2)	8 M€
Accueil passagers	160 M€	(Mémoire rétablissement voirie = 2 M€)	
TOTAL	450 M€	TOTAL	75 M€

En ce qui concerne les modalités du financement de la construction de l'aéroport aucun élément précis n'a été donné, le maître d'ouvrage (DRE) ayant expliqué que, par principe, celui-ci incombait au concessionnaire et était assuré au moyen d'un système de redevances et taxes acquittées par les usagers (compagnies aériennes et passagers), mais que pour parvenir à un équilibre financier rapide, il pouvait s'avérer nécessaire de diminuer la charge d'emprunts initiale et d'obtenir le concours de fonds publics au moyen de subventions, la période actuelle étant source d'incertitude à ce sujet dans la perspective de l'éventualité d'un transfert total ou partiel aux collectivités locales du contrôle des aéroports dans le cadre de projets de décentralisation. Il ressort toutefois des indications données au cours des débats publics que la part d'autofinancement de l'investissement de départ par le concessionnaire serait de l'ordre de 40 %.

A noter que la question d'une participation de la région Bretagne au financement du projet a été maintes fois évoquée au cours des réunions "décentralisées" tenues en Bretagne. S'il est vrai que les élus bretons ont accepté de participer, à hauteur de 30 %, au financement des études, ils considèrent que la question de leur participation éventuelle au financement du projet lui-même est aujourd'hui totalement prématurée.

Le financement des voies de dessertes routières incombe en totalité aux collectivités publiques.

Documents de référence :

- Dossier « Questions-Réponses » : Réponses apportées par le maître d'ouvrage au thèmes 4 et 5 (annexe 10)

- Etude de l'Auran annexée au dossier du débat public (annexe 4)

- N°2 des contributions au débat public (janvier 2003), contribution de la CCEG (annexe 13)

- Compte-rendu de la réunion publique du 21 janvier 2003 à Rennes (annexe 7)

3.2. Les nuisances sonores

Ce point est très vite apparu comme essentiel. Dès le début du débat public, en effet, les évaluations de populations susceptibles d'être gênées par le bruit d'un éventuel aéroport à Notre-Dame-des-Landes, telles qu'elles figurent dans le dossier du maître d'ouvrage, ont été fortement contestées, qualifiées de « fantaisistes ».

C'est pourquoi des efforts d'explication visant en premier lieu à bien préciser la signification des PGS (plan de gêne sonore) et PEB (plan d'exposition au bruit), à rappeler le contenu et la portée des recommandations de l'ACNUSA, et à expliciter l'ensemble des hypothèses, ont été considérés comme indispensables.

Tous ces thèmes évoqués à plusieurs reprises au cours des débats, ont ainsi fait l'objet de développements particuliers lors de la réunion thématique du 29 avril 2003, de la part du maître d'ouvrage et du Président de l'ACNUSA. Ils ont été repris par le président de la CPDP lors de la réunion de synthèse.

Un expert, ancien directeur de recherche à l'INRETS, invité à cette réunion, a explicité un certain nombre de concepts de base concernant le bruit, « pas forcément synonyme de gêne » : pour les avions par exemple, « si, à 77% leur bruit est entendu, les gens ne sont gênés qu'à 6% ». Il a fait état de résultats d'études relatifs aux effets directs liés à la gêne sonore, et aux effets perçus, s'arrêtant sur les facteurs comportementaux et psychologiques qui provoquent la gêne sonore. Il a expliqué en particulier « qu'à niveau de bruit égal, le bruit était perçu comme plus gênant à la ville », soulignant néanmoins que la plupart des études portaient sur le bruit routier. Des études sur les conséquences du bruit sur le sommeil auraient montré, par ailleurs, que « l'optimum en matière de gestion des aéroports serait de ne pas dépasser le niveau de 15 à 20 vols par nuit, avec des avions relativement silencieux ».

3.2.1. Elaboration des PEB et PGS : présentation par le maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage a rappelé le caractère « administratif » des PEB et PGS. Il a précisé que le **PEB**, document d'urbanisme préventif, est un document à long terme, correspondant au trafic maximum, soit, pour Notre-Dame-des-Landes, **9 millions de passagers**. Le **PGS** qui permet de localiser les logements susceptibles de bénéficier d'aides financières pour l'isolation acoustique, est un document de court terme, révisé régulièrement ; il est calculé pour une hypothèse de **4,2 millions de passagers**, située à l'horizon 2015.

Caractéristiques de l'activité aérienne

L'élaboration de ces documents est fondée sur un certain nombre de données permettant de caractériser l'activité aérienne. Ces données ont fait l'objet d'une présentation détaillée concernant la répartition du trafic, les flux de départs et d'arrivée, le nombre de mouvements, leurs cadences, les configurations de vols en fonction des données météo, les trajectoires de départ et d'arrivée sur lesquelles le maître d'ouvrage s'est longuement expliqué.

Il lui est apparu important, tout d'abord, de décrire le processus d'élaboration de ces trajectoires qui s'engage deux à trois ans avant l'ouverture de l'aéroport dans le cadre d'une concertation avec l'ensemble des utilisateurs de l'espace aérien. Cette concertation conduit à la définition d'un projet, lequel est soumis ensuite à l'avis de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aéroport et de l'ACNUSA puis, éventuellement amendé, à enquête publique. Autrement dit, il est difficile aujourd'hui de savoir précisément où passeront les avions.

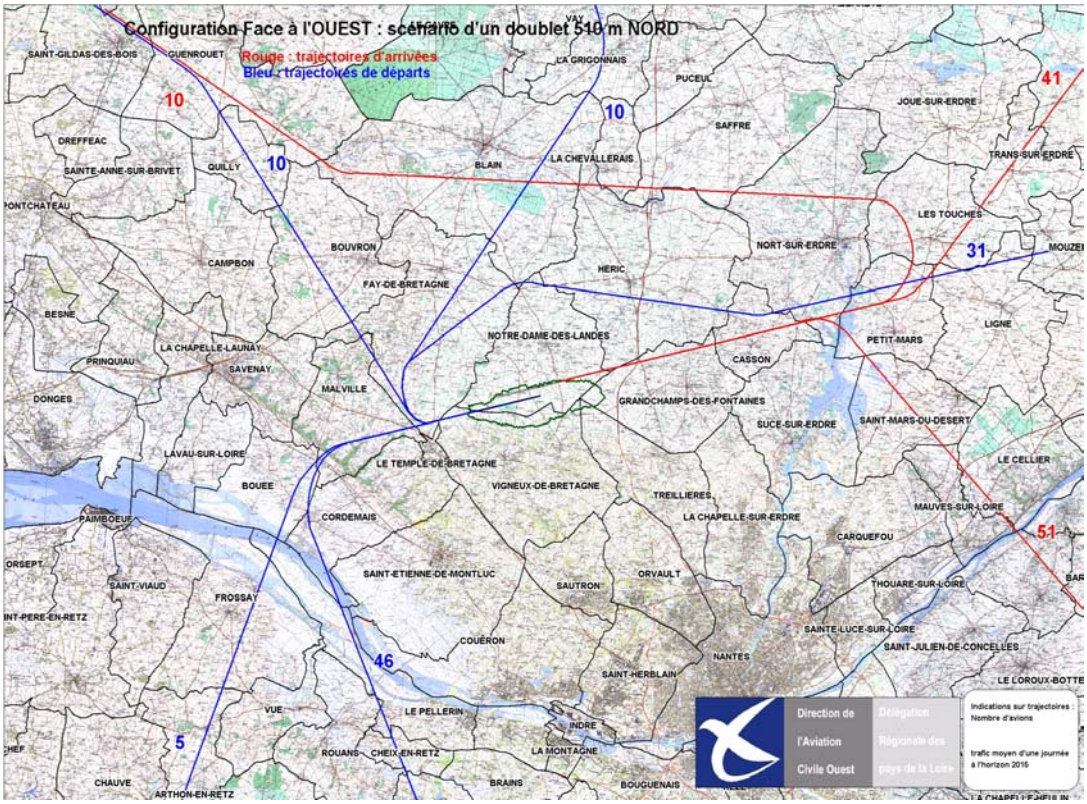
Le maître d'ouvrage énonce alors quelques principes de base qui permettent d'élaborer des hypothèses qui se veulent réalistes. Ainsi, à l'arrivée, la trajectoire doit être alignée avec l'axe de la piste d'atterrissage, au moins 12 km avant le seuil de la piste, l'interception de l'axe d'atterrissage, se faisant à une altitude d'environ 1000 m ; les zones survolées et les hauteurs de survol dépendront donc uniquement de la position du seuil de la piste et de l'orientation de la piste. Un vol au décollage peut, en revanche, changer de cap très rapidement après son envol, dès qu'il atteint une altitude d'environ 100 m, ce qui permet d'éviter les zones urbanisées, tant que l'altitude d'évolution est suffisamment basse et donc susceptible de générer des nuisances.

Le maître d'ouvrage propose des exemples de trajectoires tracées pour les trois scénarios d'aménagements du site qui figurent dans son dossier, et dans les deux configurations de vol, face à l'ouest d'une part, face à l'est d'autre part. Il fait remarquer, cartes à l'appui, que les réseaux de trajectoires tels qu'ils ont été définis évitent le survol des bourgs sans imposer aux avions des trajectoires trop sinueuses.

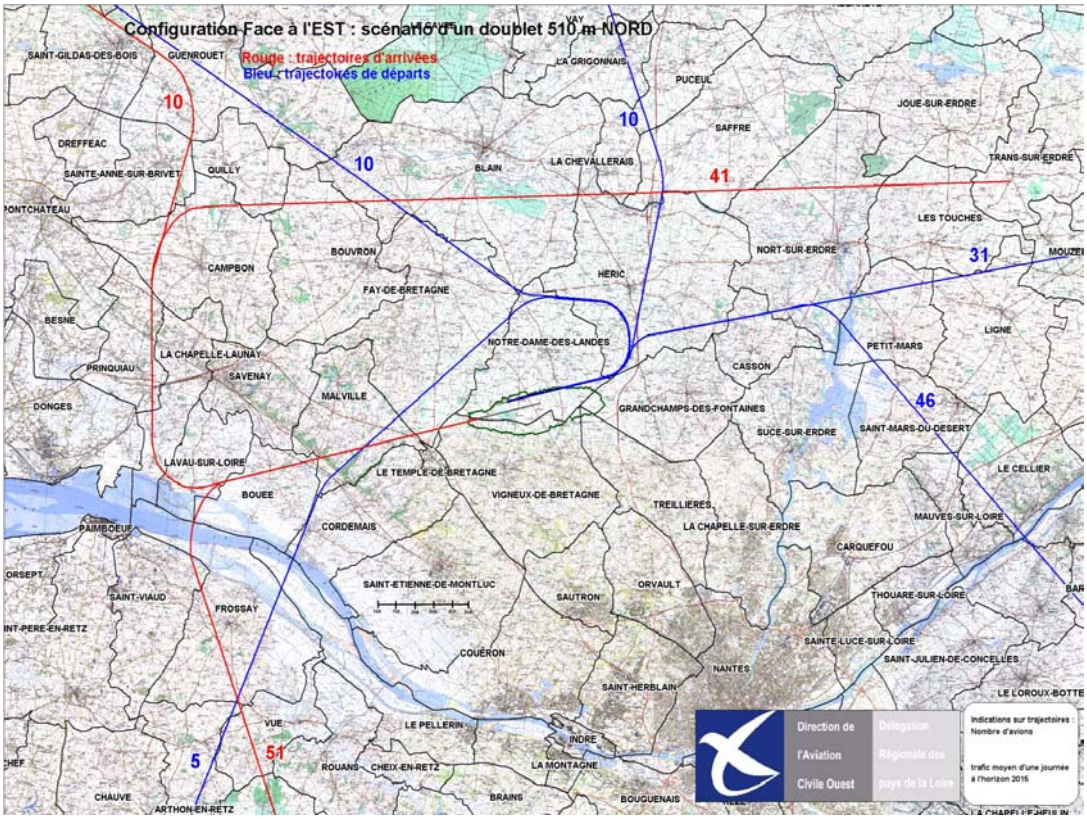
Les cartes 7 et 8 montrent, à titre d'exemple, les hypothèses de trajectoires retenues pour calculer le PEB dans le scénario 510 m Nord. Quatre types de trajectoires se distinguent :

- atterrissage face à l'ouest (en rouge sur la carte 7)
- décollage face à l'ouest (en bleu sur la carte 7)
- atterrissage face à l'est (en rouge sur la carte 8)
- décollage face à l'est (en bleu sur la carte 8)

Carte 7. Trajectoires en configuration face à l'Ouest (510 m Nord)



Carte 8. Trajectoires en configuration face à l'Est (510 m Nord)



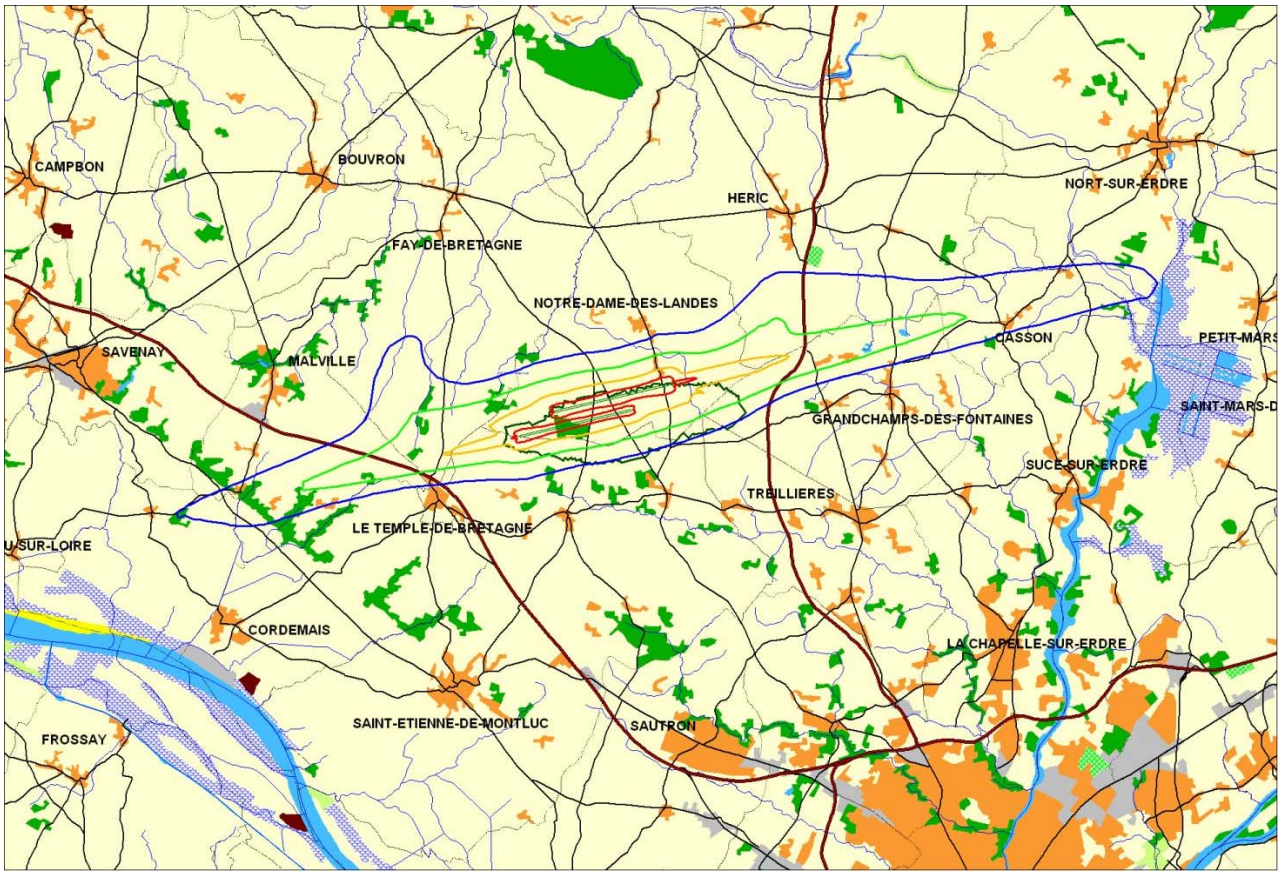
Représentation cartographique des PEB - les populations concernées

Calculés sur la base des données décrites précédemment, les indices de bruit (Lden) qui permettent d'établir les PEB et les PGS tiennent compte de la période d'émission du bruit, jour (D), soirée (E), nuit (N). Le maître d'ouvrage précise les hypothèses de répartition retenues dans les calculs pour Notre-Dame-des-Landes, soit respectivement 68%, 27%, 5%.

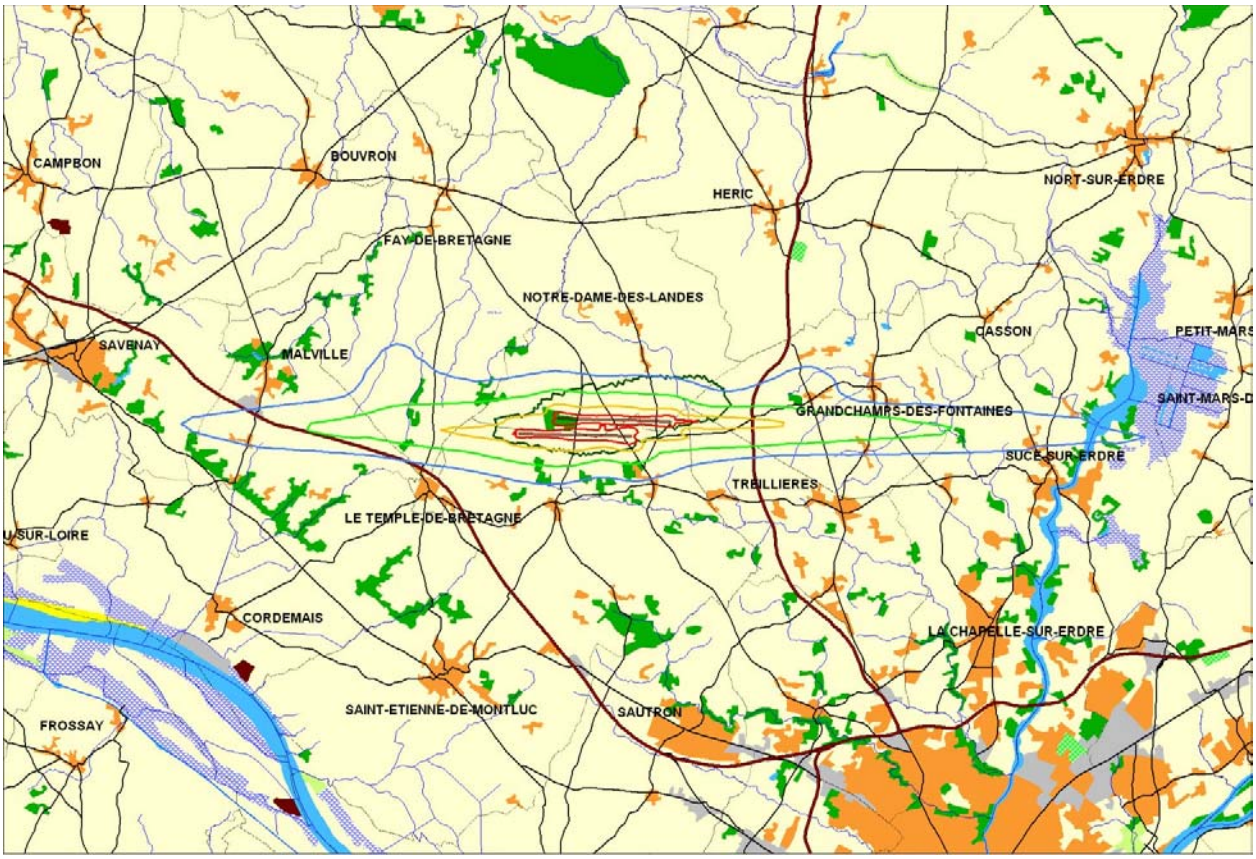
Il explique ensuite comment a été évalué le nombre de personnes concernées par ces plans : la méthode utilisée est relativement complexe, elle combine les données INSEE issues du Recensement Général de la Population de 1999 et les données d'usage des sols constituées par photo-interprétation de clichés aériens IGN en 1999 ; la précision moyenne des résultats est estimée se situer entre 5 et 10 %. Le maître d'ouvrage dit avoir réalisé par ailleurs des projections sur l'évaluation de la population à partir d'un modèle de l' INSEE qui donne « une image de ce que pourrait être la population d'ici 20 ans ».

Les cartes 9, 10 et 11 présentent respectivement les PEB correspondant aux trois scénarios d'implantation des pistes (510 m Nord, 510 m Sud, 1300 m) à "l'horizon 9 000 000 passagers/an". La figure 12 donne, dans les mêmes hypothèses, le PGS calculé par le Maître d'ouvrage dans le scénario 510 m Nord.

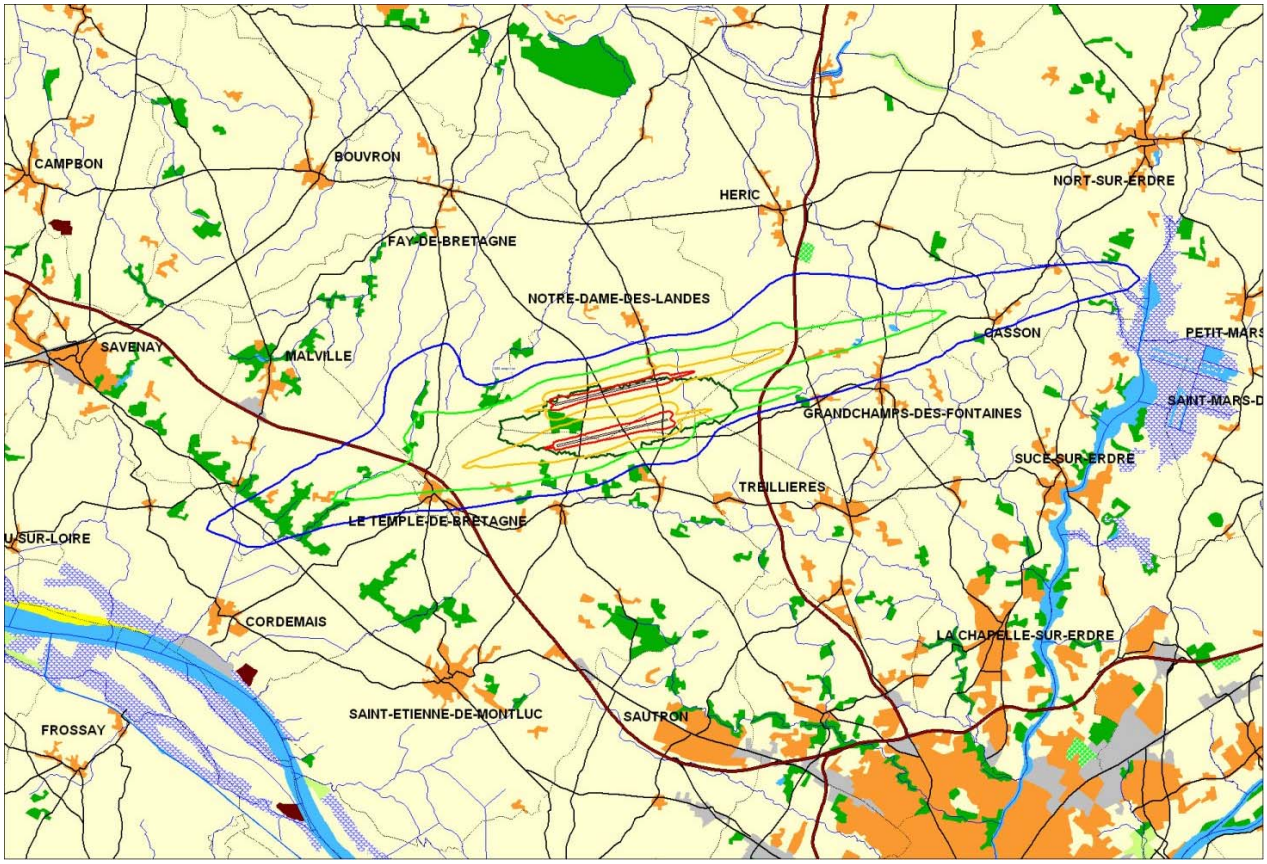
Carte 9. PEB 510 m Nord



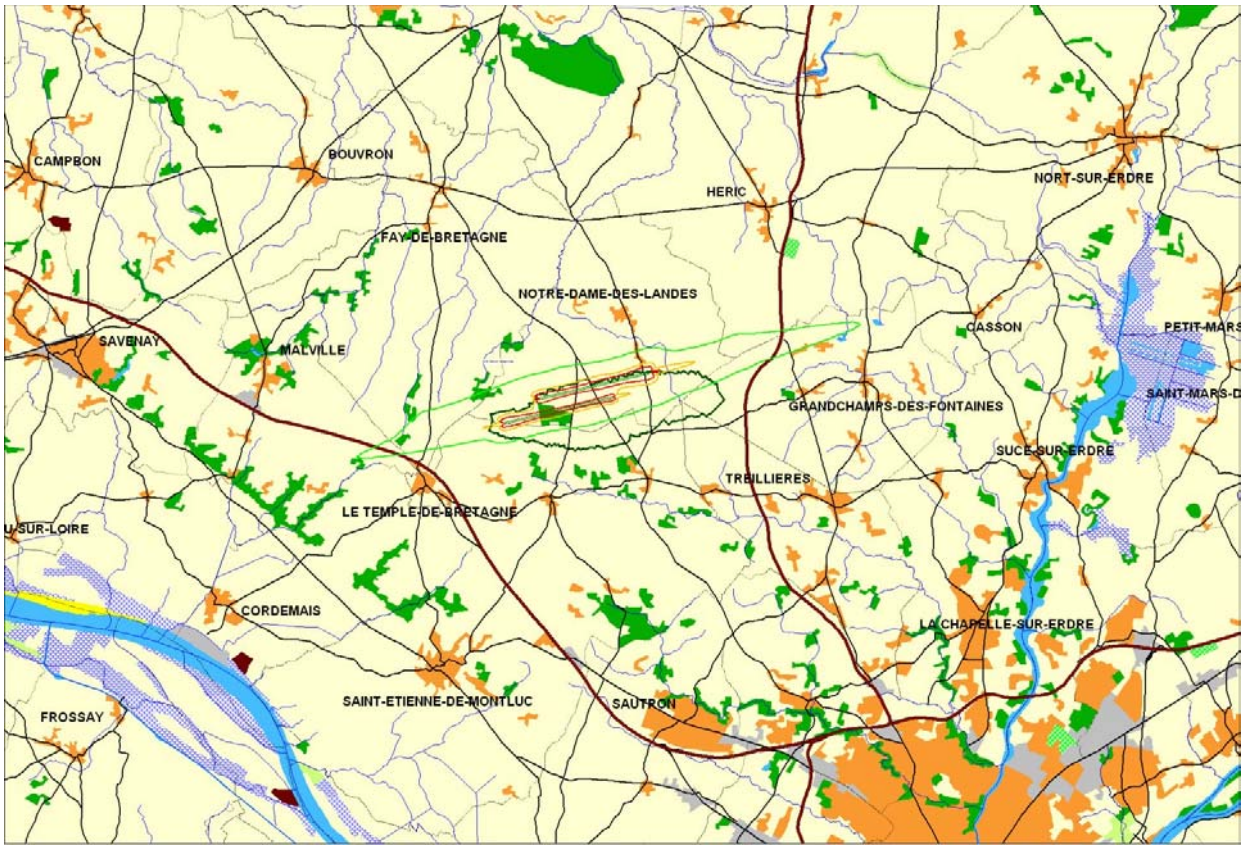
Carte 10. PEB 510 m Sud



Carte 11. PEB 1 300 M



Carte 12. PGS 510 m Nord



Encadré 19

Les populations concernées par les PEB

à horizon 2050

(Estimation du maître d'ouvrage pour 9 000 000 passagers / an)

Zone **PEB**	1300 m	510 m Nord	510 m Sud
Zone A	20	20	20
Zone B	90	60	70
Zone C	560	460	480
Zone D	3610	2110	2190
Total	4280	2650	2760

Les populations concernées par les PGS

à la mise en service de l'aéroport

(estimation du maître d'ouvrage pour 4 500 000 de passagers / an)

Zone **PGS**	1300 m	510 m Nord	510 m Sud
Zone I	20	20	10
Zone II	40	40	50
Zone III	260	190	140
Total	320	250	200

3.2.2. Intervention de l'ACNUSA

A maintes reprises, au cours des débats, il a été fait référence aux recommandations de l'ACNUSA, s'agissant notamment de l'aire de calcul pour l'estimation des populations susceptibles d'être gênées par le bruit autour de la plateforme aéroportuaire.

Pour lever les différends qui se sont dégagés à ce sujet, la CPDP a sollicité l'ACNUSA qui, par la voix de son président, a précisé le contenu de ses recommandations. Celles-ci, énoncées à l'occasion du débat sur le troisième aéroport parisien, ont pour objet d'assurer la maîtrise foncière autour de la nouvelle plateforme aéroportuaire « pour tenir compte des nuisances sonores et

de l'activité en continu de la plateforme » ; la zone concernée à ce titre correspond à un rectangle de 60 km de long sur 10 km de large.

"Dans le cas de Notre-Dame-des-Landes", tient à préciser le président de l'ACNUSA, "il faudra regarder, en fonction des trajectoires, quelles sont les réelles implications foncières, parce qu'il faut s'adapter au trafic qui est prévu". En tout état de cause, souligne-t-il, "cette zone constituera un espace beaucoup plus important que celui correspondant aux PEB".

3.2.3. Réactions

Les réactions ont porté sur les trajectoires et l'estimation des populations susceptibles d'être gênées par le bruit.

sur les trajectoires

Le Président de l'Organisation contre les abus acoustiques de l'aéroport sur le littoral menacé (Ocaaalm) se félicite de ce que la presqu'île Guérandaise soit préservée, mais s'inquiète en revanche du survol de Donges.

Le Président de Bien Vivre à Vigneux s'interroge, pour sa part, sur la dispersion des trajectoires au décollage. Au cours de la réunion de synthèse, il a précisé que compte tenu de la dispersion des trajectoires et des incertitudes multiples qui les affectent à un horizon aussi lointain, il serait sans doute plus pertinent de modéliser la zone de nuisance sonore potentielle par un rectangle allongé de dimension convenable que par un PEB d'une précision illusoire.

sur l'estimation des populations concernées par le bruit

Tout au long du débat, de nombreux intervenants se sont indignés d'une évaluation, qu'ils jugeaient tendancieuse de la part du maître d'ouvrage, des populations qui seraient gênées par le bruit si l'aéroport se réalisaient à Notre-Dame-des-Landes. Ils ont fait valoir que la zone dans laquelle une part significative de la population pourrait être effectivement gênée, s'étendrait bien au-delà des zones ouvrant droit à une aide de l'Etat pour isoler phoniquement des logements existants et même au-delà des limites du PEB. Il a notamment été rappelé par le président de BVV que la Lden, délimitant la zone la plus extérieure du PEB, c'est-à-dire celle au-delà de laquelle aucune contrainte particulière n'est imposée aux constructions nouvelles, avait été définie en admettant qu'un pourcentage faible mais non nul de personnes pouvait encore se sentir gênées par ce niveau de bruit. Il a été également observé qu'au fil des ans, les exigences en matière de limitation de gêne sonore ne pourraient aller qu'en s'accroissant réduisant d'autant l'effet bénéfique attendu de la réduction du bruit "à la source" provoqué par les aéronefs. Tout ceci est incontestable et disqualifie, sans aucun doute le PGS comme "instrument de mesure des populations potentiellement gênées par le bruit"[7].

[7] Cette appréciation ne remet nullement en cause l'intérêt du PGS comme instrument d'une politique d'aide d'Etat à l'isolation phonique.

Est-ce pour autant que le dénombrement des populations présentes dans un rectangle de 60 km de long sur 10 km de large, permet une appréciation objective du nombre de personnes gênées par le bruit d'un aéroport ? Le maître d'ouvrage le conteste totalement faisant valoir que les seules évaluations objectives que l'on peut faire de la gêne sonore (par le biais des Lden) étant directement fonction du trafic, la taille de ce rectangle de dénombrement, à supposer que ce concept soit pertinent, ne saurait être indépendant du trafic et de ses caractéristiques. La déclaration du président de l'ACNUSA citée plus haut, semble conforter ce point de vue.

3.3.Les autres impacts sur l'environnement

Au-delà des nuisances sonores dont on a souligné l'importance au niveau des préoccupations des populations, le thème de l'environnement, qu'il s'agisse des domaines de l'eau, de l'air, de la faune, de la flore, des paysages a suscité également de nombreuses demandes d'information. Il est vrai que le dossier du maître d'ouvrage présenté au débat public ne comportait que peu de développements sur ces sujets ; certes, ces développements faisaient l'objet de documents référencés dans le dossier, mais dont l'accessibilité n'était pas forcément facile pour tous. En tout état de cause, il est apparu indispensable, afin que l'information du public soit la plus complète possible, de débattre publiquement des conséquences sur l'environnement de l'éventuelle réalisation de la plateforme aéroportuaire de Notre-Dame-des-Landes. C'est ce qui a été fait le 29 avril 2003 où ont été traités successivement les thèmes suivants : le paysage, le système écologique, les questions liées à l'eau, la pollution de l'air.

Le Maître d'ouvrage après avoir rappelé, en préambule, sa volonté d'inscrire son action dans une démarche de développement durable, introduit les différents thèmes, en soulignant qu'il ne s'agit pas, au stade du débat public, de réaliser une étude d'impact, mais d'avoir " une bonne connaissance de ce qu'on appelle l'état zéro et des enjeux du territoire".

Les études ont été confiées à des organismes spécialisés et les exposés en séance ont été assurés par les chargés d'études, excepté le thème du paysage.

3.3.1. Les Paysages

(Le rapporteur pour ce sujet est le maître d'ouvrage).
S'agissant d'études préalables, les éléments présentés ne peuvent qu'être assez généraux : ils concernent les principales caractéristiques du site et quelques principes à considérer dans l'approche paysagère pour assurer une bonne insertion du projet dans son environnement qui conduiront notamment à épargner la zone sud de la ZAD, particulièrement intéressante au plan paysager.

3.3.2. Le Système écologique

Présentation de l'étude

Une expertise écologique a été réalisée à la demande du maître d'ouvrage par **ACEMAV-BIOTOPE**. Ce sont les résultats de cette étude qui ont été présentés dans le cadre de la troisième réunion thématique.

Est rappelé en premier lieu l'objet de l'étude : « préciser l'occupation du sol, connaître la composition et le fonctionnement des peuplements végétaux et animaux, évaluer les dynamiques des écosystèmes, afin d'identifier les sensibilités des milieux naturels ».

La zone d'étude, 1200 ha, englobe la ZAD et les territoires avoisinants.

Il s'agit d'une zone bocagère préservée (du fait notamment que le secteur a été inscrit en ZAD, donc vierge de tout aménagement) et présentant un réseau de mares important.

Evalué par rapport à la réglementation, il apparaît que le secteur d'études ne fait pas partie d'un site proposé pour intégrer le réseau Natura 2000 ; il n'est pas inclus dans une ZICO (Zone d'Intérêt Communautaire pour les Oiseaux), ni dans une zone de préemption au titre des Espaces Naturels Sensibles de Loire Atlantique. Une seule ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique) est incluse dans ce secteur, la vallée du Gesvres.

Le bilan des inventaires écologiques et autres analyses bibliographiques a permis de mettre en évidence des sites identifiés comme sensibles. Ces sites, au nombre de 11, ont fait l'objet d'inventaires approfondis : évaluation globale du site, son évolution prévisible, son intérêt patrimonial du point de vue des habitats, de la flore, des insectes, amphibiens, reptiles, oiseaux et de sa sensibilité par rapport au projet.

L'expertise fait ainsi apparaître que le secteur d'étude, situé en zone de bocage très préservée, présente des milieux de qualité, favorables à la présence d'une faune diversifiée. Parmi les habitats, les milieux aquatiques ont un intérêt écologique particulièrement fort, conditionnées par leur alimentation en eau : l'enjeu pour la conservation de ces milieux est donc lié au maintien du fonctionnement du réseau hydrographique. Enjeu important aussi vis à vis des populations d'amphibiens dont la présence est due à un réseau de mares extrêmement dense (200 mares ont été recensées sur le site).

Les habitats propices à la préservation des quelques espèces de fort intérêt patrimonial (grand capricorne, pique-prune, lucane) sont très localisés, dans la partie sud du site et leur conservation implique le maintien de vieux arbres ou de haies. Enfin, s'agissant de l'avifaune, il existe sur la zone un « intérêt ponctuel » qui ne concerne que quelques espèces.

Réactions

Le représentant de la Ligue pour la Protection des Oiseaux, reprenant à son compte la « contribution au débat de Bretagne Vivante-SEPN auprès des associations naturalistes suivantes : la Ligue pour la Protection des Oiseaux-délégation de Loire-Atlantique, De Mare en Mare, le Collectif pour l'Inventaire des Mammifères de Loire-Atlantique (C.I.M.E.S), Loire Vivante et l'Atlas Entomologique », considère en accord avec l'expertise écologique que la zone d'emprise du projet d'aéroport qui constitue une unité fonctionnelle remarquable, présente des enjeux écologiques forts. Il pense, pour sa part, que l'aménagement de l'aéroport aurait de lourdes conséquences sur la qualité écologique du secteur, contrairement à l'avis du maître d'ouvrage qui estime dans son dossier que les « enjeux écologiques sont limités », affirmant qu' « aucun espace naturel et écologique remarquable n'est recensé à ce jour sur la zone d'emprise du projet ».

Il s'attache à rappeler les risques de contentieux avec la Commission européenne au titre, notamment, de la Directive Habitat qui prévoit qu'on ne peut construire dans un site sensible que si le projet est d'intérêt public et s'il n'y a pas d'alternative. Or, fait-il remarquer, « il y a d'autres sites possibles pour l'aéroport » et de citer le cas du projet d'extension du port de Donges, actuellement bloquée suite à un recours.

Il attire l'attention sur la nécessité de considérer le projet dans son ensemble, y compris en particulier, les dessertes, afin de bien mesurer l'importance des nuisances liées à l'aéroport.

La DIREN apporte pour sa part un certain nombre de précisions. Elle rappelle que « dans la Directive Territoriale de la Direction des estuaires, seuls les espaces remarquables et exceptionnels ont été pris en compte ». Elle rappelle également qu'une actualisation des inventaires relatifs au milieu naturel de la Région Pays de Loire est en cours de réalisation, viendra ensuite la phase de validation. "Il y a encore quelques prospections en cours ; elles devraient aller dans le même sens que l'étude BIOTOPE".

Pour que la directive Habitat s'applique, elle souligne qu'il faudrait avoir sur le site des habitats ou des espèces d'intérêt communautaire en nombre suffisant, ce qui d'après l'expertise n'est pas le cas. Selon la représentante de la DIREN, l'intérêt principal de la zone, ce sont les mares : « l'objectif sera d'essayer de les préserver ». Une autre caractéristique du site est que les espèces présentes sont très localisées.

Monsieur Yvon Kergadallan, mandaté par l'ACIPA et BVV, pour évaluer les enjeux environnementaux et les conséquences d'un tel projet, fait part, d'un certain nombre de réflexions. Il s'applique à souligner les incohérences entre le dossier du maître d'ouvrage dans lequel « on affirme être en présence d'un environnement naturel peu contraignant, tant du point de vue de l'hydrologie, que des enjeux écologiques et paysagers » et les résultats de l'expertise écologique qui tendraient à prouver qu'on a là « un des derniers bocages à ce point préservés dans le département », et selon l'intervenant, « une faune et

une flore exceptionnellement diversifiées », riches d' « habitats et d'espèces, d'intérêt communautaire ».
Monsieur Kergadallan s'étonne également de la représentation cartographique extraite de la Directive Territoriale de l'Aménagement de l'Estuaire de la Loire qui « montre un désert environnemental sur le site » et s'interroge, non sans ironie, sur les mesures compensatoires proposées dans ladite DTA, à savoir : « une forêt artificielle de plusieurs milliers d'hectares entre le site de NDDL et le nord immédiat de l'agglomération nantaise ».

3.3.3. Les questions liées à l'eau

Présentation de l'étude

Les études préliminaires concernant les enjeux hydrologiques du projet ont été réalisées par la **société SOGREAH-Praud** qui en a exposé les principaux résultats.

Ces études, très complètes, centrées sur l'ensemble des problématiques liées à l'eau et susceptibles d'être générées par le futur projet, ont consisté à réaliser un état des lieux - description du réseau hydrographique, caractéristiques et usages du milieu, les eaux souterraines et les réseaux d'eau potable- , puis, à procéder à l'évaluation des impacts suite à la réalisation de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, enfin, à faire des propositions pour la gestion de ces impacts.

Etat des lieux - Les ressources en eau

La future zone aéroportuaire de Notre-Dame-des-Landes est située sur la ligne de crête séparant le bassin de l'Erdre et le bassin versant du canal de Brest : les principaux affluents concernés sont le Gesvres et l'Hocmard sur le bassin de l'Erdre, le ruisseau du Plongeon sur le bassin du canal de Nantes à Brest.

Ces cours d'eau ont des débits d'étiage peu soutenus. Le Gesvres et l'Hocmard présentent un usage patrimonial majeur car ils forment des coulées vertes au travers de l'agglomération nantaise.

Les ressources en eaux souterraines sont quasi inexistantes sur le secteur.

Les cours d'eau susceptibles d'être affectés par les activités aéroportuaires ne traversent aucun des périmètres de protection des nappes.

Les réseaux de distribution d'eau potable existant actuellement seront insuffisants pour satisfaire les besoins futurs.

Evaluation des impacts

Les besoins en eau et les effluents à traiter proviennent de la plateforme et des activités connexes.

Ces besoins sont entièrement assurés par l'eau potable ; ils ont été estimés à partir de ratios et d'enquêtes auprès des zones aéroportuaires existantes et du STBA.

L'hypothèse retenue pour la plateforme correspond à 30l/passager/an soit à long terme, pour un trafic estimé à 9 millions de passagers, 270 000 m^3 par an. En supposant que 80% de l'eau potable utilisée soit rejetée sous la forme d'eaux usées, la charge d'effluents à traiter est de 3 950 eq-hab par jour.

Pour la zone d'activités qui s'établira à proximité de l'emprise aéroportuaire, les besoins sont estimés à 410 630 m^3, la charge supplémentaire d'effluents à traiter à 7 500 eq-hab par jour.

Le total des besoins s'établit ainsi à **680 630 m^3**, la charge des effluents à **11 450 eq-hab**. Ces besoins correspondent à un maximum : on ne tient pas compte, par exemple, des possibilités de réutiliser les eaux usées après traitement.

Autre dimension de la problématique « eau », la circulation des eaux liées au réseau pluvial : une identification très précise des polluants susceptibles d'être rencontrés dans les eaux pluviales, leurs sources, les risques qui leur sont associés, a été conduite dans le cadre de l'étude SOGREAH, mais n'a pas fait, en séance, l'objet de développements particuliers.

La réalisation de l'aéroport impliquera naturellement l'imperméabilisation de vastes surfaces, estimées à environ 30% de la surface totale, ce qui augmente de façon conséquente le coefficient de ruissellement et donc peut provoquer des surdébits que le bureau d'étude a estimés, pour une pluie de référence décennale, pour chaque cours d'eau. Le cas des dessertes routières est également considéré.

Propositions de solutions

Elles concernent les trois types d'incidences :

- Les eaux pluviales (limitation des surdébits et de la pollution générée)
- Les eaux usées
- L'eau potable

Les eaux pluviales : l'objectif est de restituer en pointe un débit sensiblement équivalent à celui généré par les pluies en l'absence d'aménagement ; la solution préconisée est la création de bassins de rétention multifonctions (dépollution, régulation de débit, piégeage des pollutions accidentelles). Ces bassins, 10 au total, sont répartis autour de la plateforme, aux exutoires du réseau de collecte des eaux de ruissellement. Leur volume, estimé au total à 16 930 m^3, pourrait être diminué par la mise en place de solutions permettant de répartir en amont les volumes d'eau ruisselée sur le site et différer leur stockage, ou encore par la réutilisation de l'eau stockée.

Les eaux usées : Aucune des stations d'épuration existantes à proximité du site n'est susceptible de traiter la charge de pollution créée par la nouvelle

plateforme aéroportuaire. La création d'une station spécifique est donc à prévoir. Le bureau d'étude suggère que cette station puisse traiter aussi les effluents du bourg de Notre-Dame-des-Landes.

Etant donné les faibles débits d'étiage induisant une faible acceptabilité des milieux récepteurs, il n'est pas envisageable de prévoir un rejet permanent dans les cours d'eau en période d'étiage, il devra être prévu des solutions alternatives : réutilisation de l'eau pour l'irrigation ou à des fins industrielles, infiltration des eaux traitées selon un procédé à définir.
Dans une station d'épuration, le processus de traitement génère des boues : la quantité produite serait de l'ordre de 230 tonnes de matières sèches par an qui peuvent être soit incinérées, soit mélangées à du compost de déchets verts, soit valorisées en agriculture, par épandage.

L'eau potable **:** La solution proposée (d'autres seraient sans doute à étudier) pour l'alimentation de l'aéroport, plateforme et zone d'activités, est d'effectuer une connexion sur le Feeder Nantes-Saint-Nazaire, existant entre Nantes et le réservoir de la Plaudière.

Réactions

Monsieur Yvon Kergadallan (voir supra) s'est félicité de la « très bonne étude » de la SOGREAH-Praud, malgré quelques légères erreurs ou imprécisions ; il s'inquiète néanmoins quant aux conséquences sur les milieux récepteurs (canal de Nantes à Brest, Erdre et Loire) des polluants résiduels : les moyens mis en œuvre par le maître d'ouvrage pour maîtriser les rejets, « aussi sophistiqués soient-ils, ne seront jamais efficaces à 100% ».

Aucune autre réaction, lors de la réunion publique, excepté celle **du maître d'ouvrage**, -valable aussi pour le chapitre précédent-, qui est intervenu en affirmant que toutes les précautions seraient prises pour limiter, dans toute la mesure du possible, les impacts de la plateforme aéroportuaire sur l'environnement.

En tout état de cause, l'ensemble des éléments qui ont été rapportés tout au long de cette présentation répond bien aux questions rassemblées par la CPDP (réunions publiques, courrier, e-mail).

3.3.4. La pollution de l'air

Exposé sur l'activité d'AIR Pays de Loire

Le directeur d'AIR Pays de Loire, auquel il a été demandé d'intervenir à la réunion thématique, s'est attaché tout d'abord à expliquer les phénomènes de dispersion de la pollution atmosphérique, mettant en évidence les difficultés à apprécier les trajectoires des émissions et leurs lieux de retombées. Il a rappelé également la part des émissions de polluants due au trafic aérien, telle qu'elle ressort d'une étude réalisée au niveau national par le CITEPA, et qui montre que cette part est globalement très faible.

Il a présenté, ensuite, le dispositif mis en place pour surveiller la qualité de l'air dans la Région et principalement dans les grandes agglomérations. Ce dispositif fonctionne depuis une vingtaine d'années. Les polluants concernés sont en particulier, l'oxyde de carbone, les oxydes d'azote, le dioxyde de soufre, les hydrocarbures, les poussières, les composés organiques volatils.

En dehors de l'exploitation du réseau permanent, AIR pays de Loire procède à des campagnes de mesures à l'aide d'un camion laboratoire. Une campagne a ainsi été conduite, près de l'aéroport de Nantes-Atlantique, pendant un mois, par vents de secteur Ouest et Nord-Est. Le camion a été placé en bout de piste, à 550 m de la piste, 650 m du périphérique. Pendant la campagne, 3500 vols ont eu lieu et 49 % des avions ayant survolé le camion. D'une façon générale, on a pu constater que la zone de l'aéroport bénéficiait d'une qualité de l'air légèrement meilleure qu'ailleurs, la pollution près du périphérique étant nettement plus importante.

Une nouvelle campagne, plus complète, devrait être réalisée en 2003. AIR Pays de Loire va lancer également des travaux afin d'être en mesure de « modéliser, cartographier et prévoir les champs de pollution dans la Région ».

Réactions

Pas de réactions à l'exposé si ce n'est une seule question concernant les « largages de kérosène » et plus précisément les endroits où ces largages pourraient se faire. En réponse à cette question, le Représentant de l'Aviation Civile rappelle que les opérations de délestage font l'objet de recommandations de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale : elles doivent s'effectuer dans des zones faiblement urbanisées et à une hauteur qui ne doit pas être inférieure à 2 000 mètres. Il n'existe pas de zone de délestage définie en tant que telle dans l'ouest de la France. De l'avis de l'intervenant, le contexte géographique de la région voudrait que si délestage il doit y avoir et si l'on doit respecter les recommandations de l'OACI, il se fasse au-dessus de la mer. En tout état de cause, cette procédure est exceptionnelle : 3 à 4 cas/an au niveau national sur 1,5 million de vols.

Documents de référence

- Dossier du maître d'ouvrage soumis au débat public (annexe 3)

- Etude de la DDE « Estimation des populations susceptibles d'être concernées par les nuisances sonores » annexée au dossier du débat public (annexe 4)

- Analyse paysagère pour le débat public, annexée au dossier du débat public (compte-tenu de son volume, l'analyse paysagère n'a pas été reproduite, elle est disponible sous forme papier à la CNDP)

- Expertise écologique dans le cadre du projet d'aéroport de NDDL (biotope-ACEMAV) annexée au dossier du débat public (annexe 4)

- Etude préliminaire « Eau » (SOGREAH-Praud), annexée au dossier du débat public (annexe 4)

- Dossier « Questions-Réponses » (annexe 10)

- Dossier ACIPA : toute la vérité (annexe 14)

- Compte rendu de la réunion thématique du 29 avril (annexe 7)

- Contribution au débat de Bretagne Vivante-SEPNB… (annexe 14)

- Intervention de Yvon Kergadallan à la réunion du 29 avril : "La vérité sur les enjeux environnementaux" (annexe 16)

3.4.Notre-Dame-des-Landes et l'aménagement du territoire

3.4.1.Notre-Dame-des-Landes (ou un site aéroportuaire similaire) peut-il être le "troisième aéroport de la Région Parisienne" ?

Cette question est revenue maintes fois au cours du débat et elle n'a pas contribué à le clarifier. Les dénégations du maître d'ouvrage arguant que les 9 millions de passagers par an, au maximum, pour lesquels avait été dimensionné le site, n'étaient pas à l'échelle d'un troisième aéroport de la Région Parisienne, sont loin d'avoir convaincu tous les participants.

C'est pourquoi le président de la CPDP a souhaité, au cours de la réunion de synthèse, que les termes de cette interrogation soient clarifiés :

- **Si l'on définit un "aéroport de la Région Parisienne comme un aéroport où les habitants de cette région viennent prendre l'avion, Notre-Dame-des-Landes ne peut répondre, à vue humaine, à cette définition.** Il est, en effet, peu probable que de nombreux passagers prennent le train à Paris, puis une correspondance par bus ou tram à Nantes, pour aller prendre l'avion à Notre-Dame-des-Landes.
- **Par contre, il est clair que l'organisation de vols directs à partir de Notre-Dame-des-Landes, à destination, par exemple, de diverses capitales européennes, pourra contribuer à alléger l'acuité des problèmes aéroportuaires parisiens** en supprimant un certain nombre de mouvements d'avions nécessités par des correspondances privilégiant largement aujourd'hui l'utilisation du "hub" parisien. Telle est bien la raison pour laquelle les pouvoirs publics préconisent un développement plus important des plateformes aéroportuaires provinciales.

3.4.2. Notre-Dame-des-Landes et le développement (inter)régional

Tous les "grands élus" et les représentants des milieux économiques qui se sont exprimés au cours du débat sont unanimes pour affirmer qu'une grande plateforme aéroportuaire internationale est indispensable à l'Ouest pour faire valoir ses atouts dans une Europe dont le centre de gravité va se déplacer de plus en plus vers l'Est. C'est là, à leurs yeux, la raison la plus déterminante pour engager le plus rapidement possible la construction d'un nouvel aéroport (à Notre-Dame-des-Landes ou sur un site similaire).

Cette conviction, surtout dans son second volet, est loin d'être unanimement partagée :

- **Certains objectent que cette grande plateforme aéroportuaire existe déjà.** Nantes-Atlantique, disent les **Verts,** est loin d'être saturé et ne le sera probablement jamais car la crise du transport aérien sera durable et le trafic va naturellement plafonner. **Solidarités Ecologie** propose, dans l'hypothèse où Nantes-Atlantique risquerait d'être saturé, d'évacuer les vols vacances vers d'autres aéroports non saturés des régions Bretagne et Pays de la Loire,

pour laisser à Nantes-Atlantique les seuls vols réguliers à forte valeur ajoutée en termes de développement économique régional.

- **Les mêmes (Solidarité Ecologie) ou d'autres (ACIPA)** considèrent que même si l'on était convaincu de la nécessité d'une nouvelle plateforme aéroportuaire dans l'Ouest, **la créer si près de l'agglomération nantaise serait une grave erreur en terme d'aménagement du territoire.** Nantes joue déjà selon eux un rôle très (trop ?) important dans l'ensemble Pays de la Loire-Bretagne : il est inutile d'aggraver encore un déséquilibre intra régional préoccupant.
- **Enfin, il a été souligné à maintes reprises (BVV, ACIPA) que la vocation même de ce nouvel aéroport n'est pas bien claire** (nouvel aéroport de l'agglomération nantaise ? aéroport de quelques villes autour de Nantes ? aéroport de Nantes-Rennes ? aéroport d'un "Grand Ouest" à définir ?

Pour essayer d'y voir plus clair dans cette affaire, il est sans doute utile de se référer aux échanges intervenus dans le cadre des réunions "décentralisées" dont l'encadré ci-après s'efforce de dégager les points saillants.

Encadré 20

Les enseignements des réunions publiques "décentralisées"

Trois problématiques :

1. **Une problématique "finistérienne" (Brest, Quimper)**

   - **Il faut désenclaver l'Ouest.** Dans cette perspective, le TGV est une priorité
   - **Les dessertes aériennes assurées aujourd'hui à partir des aéroports du Finistère doivent *a minima* être maintenues**
   - **Utiliser les services d'un grand aéroport "nantais" ? Pourquoi pas,** s'il y a des correspondances commodes et si cela fait gagner du temps
   - **Vu du Finistère, le choix du site laisse assez indifférent**
   - **Deux appréhensions :** les capacités de financement seront-elles suffisantes pour "tout faire" (TGV + aéroport) ? Le Finistère ne risque-t-il pas de se trouver marginalisé face à un puissant bipôle Nantes-Rennes ?

2. **Une problématique pour les villes proches de Nantes (Angers, la Roche-sur-Yon, Vannes)**

   - **Oui à un grand aéroport international proche de Nantes**
   - **Notre-Dame-des-Landes, pourquoi pas ?**
   - **mais à condition d'améliorer les dessertes routières** (nouvelle traversée de Loire pour les Vendéens, mise aux normes autoroutières de la RN 165 pour le Morbihan)
   - **Beaucoup d'interrogations sur l'avenir des aéroports locaux**
   - Une proposition qui revient fréquemment : **d'abord, mieux utiliser l'existant.**

3. **Une problématique rennaise de très loin la plus complexe**

   - **Un soutien clairement affirmé des élus bretons et notamment rennais,** jouant sur la complémentarité entre TGV à Rennes, aéroport international à Nantes. "Le sort des Ligériens et des Bretons est tout à fait lié" (Ambroise Guéllec, vice-président du Conseil Régional de Bretagne)
   - **Mais des contestations dans la salle.** Notre-Dame-des-Landes est un "épiphénomène égoïste au profit des Nantais". Le "*deal* TGV à Rennes contre aéroport à Nantes" est le résultat d'un "sordide marchandage politique"
   - Si le futur aéroport est implanté à Notre-Dame-des-Landes, **Rennes-Saint-Jacques garde toute son utilité et son activité ne sera pas affectée** (le Directeur de l'aéroport de Rennes-Saint-Jacques)
   - Mais des voix (plutôt "nantaises", mais aussi "rennaises") s'élèvent pour dire que **l'aéroport serait beaucoup plus utile aux Rennais s'il était situé à peu près à mi-distance entre Nantes et Rennes**. Mais quel serait alors l'avenir de Rennes-Saint-Jacques ?

Face à ce bilan des réunions décentralisées qui comporte, au demeurant, bon nombre de zones d'ombre, deux attitudes sont concevables :

- essayer, malgré les difficultés évidentes de la tâche, d'approfondir ce que devrait être un aéroport du "Grand Ouest". C'est, par exemple, ce que s'est efforcé de faire au cours des réunions "décentralisées", le Président de BVV, qui s'est employé à montrer, en adaptant chaque fois son discours aux circonstances locales, que Notre-Dame-des-Landes ne pouvait être" l'aéroport du Grand Ouest" recherché
- adopter une approche plus pragmatique et considérer qu'à défaut d'être "l'aéroport du Grand Ouest", concept d'autant plus flou qu'aucune fermeture d'aéroport existant n'était envisagée, Notre-Dame-des-Landes, pourrait être "le plus grand aéroport de l'Ouest", site aéroportuaire sur lequel se développeraient préférentiellement de multiples services aériens que les habitants de l'Ouest pourraient utiliser à leur libre convenance.

3.4.3. Les conséquences locales que pourrait avoir l'implantation d'un aéroport à Notre-Dame-des-Landes

Le débat public a permis d'examiner les conséquences, positives ou négatives, que pourrait avoir l'implantation d'un équipement aéroportuaire à Notre-Dame-des-Landes en matière d'emploi local, de développement de l'urbanisme, de création de zones d'activités et d'habitation, de préservation des zones naturelles et agricoles, et de son impact sur l'agriculture et les agriculteurs.

Les effets en matière d'emploi

S'agissant de création d'emplois locaux, le maître d'ouvrage se réfère aux études d'impact réalisées à propos d'autres aéroports et qui permettraient de définir des ratios en matière de retombées économiques et de création d'emplois, directs, indirects et induits. Le rapport entre les emplois directs liés au fonctionnement des services aéroportuaires (gestion de l'aéroport, administrations et services publics, compagnies aériennes, fret, restauration, distribution de carburant, commerces divers etc.) et les emplois indirects et induits se situerait dans une fourchette de 2 à 4. Il a été en outre indiqué que, selon les données relatives à la plate-forme de Roissy-CDG, les emplois directs se répartissent dans la proportion de 10% d'ouvriers, 52% d'employés, 27% d'agents de maîtrise et 11% de cadres. Le directeur de l'aéroport de Nantes-Atlantique a, de son côté, avancé un ratio moyen évalué dans une enquête internationale de 900 emplois induits par million de passagers, la valeur pour la France étant plutôt de l'ordre de 800.

Selon l'étude réalisée en 2001 à la demande du maître d'ouvrage par un cabinet spécialisé, **les emplois directs sur la zone aéroportuaire proprement dite de Nantes-Atlantique s'élevaient à 1323, outre environ 400 emplois pour les entreprises de fret, pour une activité de l'ordre de deux millions de passagers**.

Il y a toutefois lieu d'observer, comme cela a été fait au cours du débat public, que le projet ne consiste pas en la création *ex nihilo* d'un aéroport, mais, au début au moins, dans le simple transfert de l'aéroport existant, du sud au nord de l'agglomération nantaise et qu'il s'agit plus d'un transfert géographique d'emplois directs et éventuellement, d'une partie des emplois induits, qu'une création d'emplois *stricto sensu.* Cette appréciation pourrait évidemment évoluer s'il s'avérait que le potentiel de développement de cette nouvelle plateforme était supérieur à celui du site actuel de Nantes-Atlantique, ce que pensent, bien sûr, les tenants du projet Notre-Dame-des-Landes.

Les activités et l'urbanisme autour de la zone aéroportuaire projetée. L'avenir de l'agriculture et des agriculteurs

Tout au long du débat, de très nombreuses et très vives critiques ont été formulées quant au manque de maîtrise en matière d'urbanisme dont auraient fait preuve les élus et les services de l'Etat, laissant ainsi se développer de manière anarchique les populations dans les secteurs géographiques proches du site de Notre-Dame-des-Landes. Ce constat a conduit de nombreux intervenants à mettre en doute la capacité de ces mêmes autorités à éviter, dans un avenir rapproché, une extension continue de l'agglomération nantaise, entraînant la disparition des zones rurales situées entre les limites actuelles de celle-ci et le secteur géographique dans lequel devrait se situer l'aéroport.

Aussi bien, les représentants du maître d'ouvrage que les cadres administratifs et les élus locaux ont affirmé que cette question ressortait de la planification territoriale. Ils se sont bornés à évoquer les outils prévus par la législation en la matière, qui devraient permettre de maîtriser une telle expansion : directive territoriale d'aménagement (art. L.111-1-1 du C.Urb.), schéma de cohérence territoriale et plans locaux d'urbanisme (art. L.121-1 et suivants du C.Urb.). La directive territoriale d'aménagement est de la responsabilité de l'Etat, en association avec la région, le département, les principales communes et les communautés de communes. Les autres documents d'urbanisme ressortissent à l'initiative des communes ou groupements de communes. Ces textes ont notamment pour but de définir les équilibres entre le développement urbain et celui de l'espace rural, en respectant les objectifs de développement durable (art. L.121-1 précité du C.Urb.).

Le projet actuel de "directive territoriale d'aménagement de l'Estuaire de la Loire" qui figure au dossier du maître d'ouvrage, prend en compte le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes et contient, d'une part, deux recommandations (n° 19 et 20) relatives au maintien des espaces réservés à l'agriculture et à la pérennité de l'activité agricole notamment en zone périurbaine (mais sans lien spécifique avec le projet d'aéroport) et d'autre part une recommandation (n° 24) et une prescription (n° 25) relatives aux modes d'occupation des sols plutôt en relation avec les servitudes et les contraintes dues au fonctionnement de l'équipement aéroportuaire.

Il en ressort que la préservation de l'espace rural n'est pas une prérogative du maître d'ouvrage, en tant que tel, et dépend essentiellement des initiatives qui seront prises dans l'avenir par les élus locaux lors de l'élaboration du schéma de

cohérence territoriale « Métropole » dans le périmètre duquel se situe la communauté de commune d'Erdre et Gesvres et le site de Notre-Dame-des-Landes, et surtout lors de l'établissement des plans locaux d'urbanisme des différentes communes concernées.

En ce qui concerne l'agriculture, l'étude figurant dans le dossier du maître d'ouvrage et réalisée par la Chambre d'Agriculture de Loire-Atlantique, à l'initiative du Conseil général, recense 36 exploitations agricoles ayant des terres dans le périmètre de la ZAD aéroportuaire, celles-ci représentant 815 ha sur les 2800 exploités au total par ces agriculteurs. Le siège de 6 de ces exploitations se situe dans le périmètre, et celui de 21 autres à l'intérieur d'un espace de 1000 m situé autour de la ZAD, celui-ci considéré par les auteurs de l'étude comme particulièrement exposé en raison des pressions prévisibles sur le foncier susceptibles de survenir rapidement en fonction de besoins liés à des projets d'aménagements divers, notamment de zones de services. La plupart de ces exploitations sont consacrées à l'élevage d'un cheptel bovin pour la production laitière ou de viande, ou mixte. La production laitière considérée assurée par 32 des 36 exploitations (6,9 millions de litres), représente plus de 30% de celle des quatre communes voisines du site aéroportuaire, le quota laitier moyen par exploitation étant supérieur à la moyenne départementale.

Les organisations agricoles, qui se sont exprimées au cours du débat public, se sont prononcées contre le principe même du projet d'aéroport, plus spécialement l'ADECA (Association de défense des exploitants agricoles concernés par l'aéroport) et la Confédération paysanne. Elles soutiennent qu'au-delà des difficultés qu'auront à connaître individuellement chaque exploitant et de l'incertitude relative au maintien des activités agricoles autour du site aéroportuaire, l'ensemble de la filière agricole serait pénalisée : coopératives de production et d'utilisation de matériel agricole, entreprises de fournitures d'aliments pour le bétail et de travaux agricoles, dont beaucoup seraient dans l'obligation de revoir leurs structures en raison de l'éloignement des producteurs et de l'augmentation des coûts devant en résulter, la pérennité de certaines d'entre elles pouvant être compromise. Elles soulignent l'importance de l'expression de la profession agricole lors de l'élaboration des schémas de cohérence et des plans d'urbanisme, et le fait que tout espace agricole qui change de destination est définitivement perdu pour l'agriculture.

La Chambre d'agriculture de Loire-Atlantique estime pour sa part que les éléments soumis au débat public ne prennent pas en compte les conséquences du projet et des équipements qui y sont liés pour l'ensemble des activités agroalimentaires situées en amont et en aval des exploitations agricoles, et qu'une étude complémentaire serait nécessaire sur ce point. Elle relève que les superficies déjà prévues dans les plans d'occupation des sols pour les zones d'activités sont conséquentes et sous-utilisées, selon elle, de sorte qu'il conviendrait de les mettre en valeur par priorité avant de mobiliser d'autres ressources foncières en créant de nouvelles zones.

Par ailleurs l'accent a été mis sur les difficultés que devraient connaître les exploitants dans la période intermédiaire qui précéderait, le cas échéant, la

construction de l'aéroport, en particulier en matière d'investissements et notamment de travaux de mise aux normes pour les élevages de bovins, de regroupement d'exploitations et d'association d'exploitant, ou de transmission des exploitations en cas de cessation d'activité.

Pour sa part, le maître d'ouvrage considère, avec le directeur départemental de l'agriculture, qu'il existe des solutions pour ménager l'espace rural au moyen des outils de planification précédemment cités, D.T.A., SCOT et P.L.U., avec la possibilité d'instituer à l'intérieur de ces derniers des ZAP (zones agricoles protégées prévues par le code rural) et par ailleurs des remèdes adaptés plus spécifiques, l'Etat s'engageant à examiner chaque situation individuelle et à mettre en œuvre les procédures nécessaires au maintien de l'outil de production. Les mêmes font référence aux dispositifs qui devraient permettre aux agriculteurs de bénéficier d'une priorité à la réinstallation par le biais de la Commission départementale d'orientation agricole et la constitution de réserves foncières au moyen d'acquisitions par la SAFER Loire-Océan qui aurait passé un accord avec le Département de Loire-Atlantique à cette fin, et d'être assurés de retrouver la totalité de leurs droits en matière de production laitière.

Selon le directeur départemental de l'agriculture, en tenant compte des départs en retraite, le besoin de terres agricoles pour reconstituer les exploitations touchées par le projet d'aéroport se situerait à hauteur de 400 hectares. Il sera possible de récupérer les terres qui vont se libérer dans les cantons avoisinants dès lors qu'on peut y estimer à 30 % la proportion des départs en retraite d'agriculteurs au cours des dix années à venir, dont la moitié ne trouveront pas de successeurs. S'agissant de l'impact sur les industries agroalimentaires, il a rappelé que la quantité de lait collectée sur le périmètre même de la ZAD, qui s'établit annuellement à 1,9 millions de litres, ne représente que 2,4 % de la production des quatre cantons du bassin laitier, et qu'en conséquence la cessation de cette production ne devrait pas avoir d'impact majeur.

3.5.L'avenir de Nantes-Atlantique

Le débat public a fait apparaître un consensus au sujet du maintien en activité de la piste de Nantes-Atlantique, après que le représentant du maître d'ouvrage ait affirmé que l'Etat, s'il était opposé au maintien de deux aéroports commerciaux sur le site de Nantes, n'avait pas envisagé la fermeture de la piste de Nantes-Atlantique et qu'il ne prendrait pas le risque de fausser la concurrence entre les sites aéronautiques de la société Airbus Industries et de mettre celui de Nantes en situation défavorable.

La raison essentielle du maintien en service de cette piste souhaitée par les responsables politiques locaux est en effet liée à l'activité de l'usine de construction aéronautique de Bouguenais, immédiatement proche de l'aéroport de Nantes-Atlantique. Le directeur a indiqué que la quasi totalité des 16 sites industriels d'Airbus Industries disposaient de l'usage d'une piste aérienne à proximité et qu'une telle faculté était jugée nécessaire par l'entreprise, bien que celle-ci n'utilise effectivement la piste que depuis peu de temps à la cadence de deux vols hebdomadaires pour transporter les tronçons de certains types d'appareils vers les sites d'assemblage.

Le maître d'ouvrage prévoit qu'en cas de transfert de l'aéroport sur le site de Notre-Dame-des-Landes, l'Etat demandera aux collectivités locales de définir avec lui le devenir de Nantes-Atlantique et les conditions d'utilisation et d'exploitation de la piste de Nantes-Atlantique (utilisations industrielles, aviation générale …).

Selon l'étude qui figure au dossier du maître d'ouvrage et qui a été rappelée au cours du débat, le transfert de l'aéroport commercial libérerait 162 des 300 hectares du site aéroportuaire actuel (dont un volume important de bâtiments commerciaux dont l'utilisation future resterait à définir). Le maintien en service de la piste nécessiterait un investissement de l'ordre de 10 à 13 millions d'Euros, le coût annuel d'exploitation se situant aux environs de 1,5 M€, les modalités de financement correspondantes étant actuellement indéterminées.

En ce qui concerne le sort des emplois du secteur géographique considéré, environ 1800 sont liés au fonctionnement de l'aéroport, dont 1300 sur le site aéroportuaire proprement dit qui seraient nécessairement transférés sur le site du nouvel aéroport, 400 dépendent des entreprises de fret, dont la localisation future est encore incertaine, de même qu'une centaine d'emplois liés à des activités diverses (hôtels notamment), dont une partie devrait vraisemblablement être délocalisée vers Notre-Dame-des-Landes.

La zone d'activités immédiatement proche de l'aéroport (D2A – Domaine d'activités aéroportuaire) ne devrait pas connaître de grands bouleversements. La très grande majorité des entreprises s'y est implantées pour des raisons diverses - notamment de facilité d'accès au périphérique nantais – et n'a pas de rapport avec l'activité de l'aéroport commercial. Elles n'envisageraient donc pas de transférer leur activité en conséquence du départ de celui-ci.

Documents de référence :

- Dossier « Questions-Réponses » : Réponses apportées par le maître d'ouvrage au thème 6 (annexe 10)

- Directive territoriale d'aménagement de l'Estuaire (avant-projet version nov. 2002) annexée au dossier du débat public (annexe 4)

- Etude sur l'agriculture et l'aéroport de NDDL réalisée par la Chambre d'agriculture et le Conseil général de Loire-Atlantique annexée au dossier du débat public (annexe 4)

- N°8 des contributions au débat public (mai 2003), contribution de la Chambre d'agriculture (annexe 13)

- N°10 des contributions au débat public (mai 2003), contribution de l'ADECA (annexe 13)

- Dossier technique ACIPA : toute la vérité (ch. 6 « l'agriculture ») (annexe 14)

- Étude sur le devenir du site de l'aéroport de Nantes-Atlantique réalisée par IDL Arthur Andersen, Betune Conseil (mai 2000 – juin 2001) annexée au dossier du débat public (annexe 4)

- Étude du devenir du site de Nantes-Atlantique réalisée par le Conseil général de Loire-Atlantique annexée au dossier du débat public (annexe 4)

TROISIEME PARTIE

LES POSITIONS A LA FIN DU DEBAT

On s'efforce dans cette troisième partie, de recenser et de caractériser au moins dans leurs traits dominants, les principaux courants de pensée qui semblent se dessiner à la fin du débat. Très généralement, ces courants de pensée trouvent leur expression la plus accomplie dans le discours d'un certain nombre d'acteurs qui ont largement contribué à structurer le débat. Ces acteurs ont tous souhaité au moment qu'ils ont jugé opportun, exposer de manière un peu solennelle leurs analyses ou leurs convictions par le truchement d'un cahier d'acteurs. On ne saurait cependant se contenter pour nourrir cette troisième partie de puiser dans le matériau, au demeurant très riche, que constituent les 13 cahiers d'acteurs édités sous la responsabilité de la CPDP. Nombre de ces acteurs ont, en effet, apporté, soit oralement au cours de la réunion de synthèse, soit sous forme de contributions écrites substantielles "de dernière minute", des compléments très importants à leurs contributions antérieures qui méritent évidemment d'être cités ici, même si la sélection de ces "morceaux choisis" comporte inévitablement une part de subjectivité.

QUATRE COURANTS DE PENSEE, QUATRE OPTIONS PROPOSEES AU DECIDEUR.

1. **La saturation de Nantes-Atlantique est hautement hypothétique. Le projet d'un nouvel aéroport (à Notre-Dame-des-Landes ou ailleurs) est "inutile et nuisible".**

   Pour les représentants des **Verts**, appuyés par **un courant de pensée antimondialiste** assez présent sur le site, que l'on retrouve également chez certains agriculteurs, la crise actuelle du transport aérien sera durable car elle ne fait que traduire des problèmes structurels actuels ou à venir auxquels notre société se révèle incapable d'apporter des réponses satisfaisantes (excès du libéralisme, aggravation des problèmes Nord-Sud, pénurie de produits pétroliers, effet de serre..). Plutôt que de se préoccuper d'une saturation de Nantes-Atlantique hautement hypothétique, il serait beaucoup plus pertinent de redéfinir, de manière cohérente, une politique d'aménagement du territoire plus équilibrée et une politique des transports faisant une plus large place au train et utilisant mieux les capacités aéroportuaires existantes de l'Ouest "déjà très supérieures à la demande". Un projet de nouvel aéroport dans l'Ouest est donc inutile et nuisible. En conclusion de leur cahier d'acteur, les Verts, résument leur position en ces termes "…..**ce projet est fondé sur une croissance exponentielle du trafic aérien, irréaliste et nuisible, et sur une vision dépassée de l'aménagement du territoire, qui conduit à la concentration du développement autour de quelques pôles dotés de grands équipements".**

2. Avant toute décision concernant la création d'une nouvelle grande plateforme aéroportuaire dans l'Ouest, il faut étudier complètement la possibilité de mieux utiliser les aéroports existants et, notamment, le développement éventuel d'une "plateforme Nantes-Saint-Nazaire".

L'association **Solidarités Ecologie** entraînant l'adhésion d'une partie de la population autour du slogan **"Ni ici, ni ailleurs",** considère que la bonne réponse à la saturation de Nantes-Atlantique, au demeurant incertaine et en tout cas plus lointaine que ne le prévoit le maître d'ouvrage, serait de mieux utiliser les aéroports existants. Les spécialistes du marché du transport aérien ayant fait valoir qu'un "saupoudrage" du trafic sur de nombreux aéroports, dont beaucoup ne sauraient atteindre "la masse critique" permettant aux compagnies aériennes d'offrir des services attractifs, n'était pas une hypothèse réaliste, **la proposition de Solidarités Ecologie s'est focalisée sur le développement, en cas de besoin, d'une "plateforme Nantes-Saint-Nazaire".** Cette proposition a fait l'objet d'analyses complémentaires dont il a été rendu compte sommairement au paragraphe 1.3 de la deuxième partie de ce rapport et plus complètement dans les annexes 13 et 14. S'il est vrai qu'une telle solution est moins coûteuse en investissement qu'un nouvel aéroport, elle semble poser de gros problèmes, avec, en particulier, la présence de sites Seveso à proximité de la zone aéroportuaire de Saint-Nazaire, obstacle que la DRIRE considère comme dirimant.

Dans une note "de dernière minute", reproduite dans l'annexe 14, Solidarités Ecologie considère cependant que ce dossier ne doit pas être refermé car si cette réponse à une saturation éventuelle de Nantes-Atlantique suppose, en effet, que les obstacles à surmonter soient parfaitement analysés et évalués, **elle présente des avantages décisifs en termes de réactivité par rapport à la décision irréversible de construction d'un nouvel aéroport qui serait de surcroît, toujours selon Solidarités Ecologie, bien mal localisé à Notre-Dame-des-Landes.**

3. **L'Ouest aura sans doute besoin d'un nouvel aéroport, même si la saturation de Nantes-Atlantique est plus lointaine que ne le dit le maître d'ouvrage. Mais il faut mettre à profit le temps dont l'on dispose pour trouver un meilleur site que Notre-Dame-des-Landes.**

   Les associations Bien Vivre à Vigneux et ACIPA ainsi, semble-t-il, que bon nombre d'élus locaux, acceptent l'idée qu'un nouvel aéroport sera nécessaire à terme. Elles pensent, par contre, que le site de Notre-Dame-des-Landes n'est pas (ou n'est plus) adapté pour ce projet :

   - **Situé trop près de Nantes, il répond mal, à leurs yeux, au cahier des charges d'un aéroport "Grand Ouest".** Ils trouvent à cet égard un soutien en la personne de **Christian Roger**, Président de l'Observatoire des Nuisances Aérienne, ex Président du Syndicat National des Pilotes de Ligne d'Air France, qui affirme :
     "…, **l'aéroport n'a de chances de succès commercial que s'il est basé sur le concept d'un Hub international à vocation européenne pour toute la région**, ce qui implique de le situer le plus près possible du barycentre de cette région, c'est-à-dire certainement pas à Notre Dame des Landes".

   - Un autre inconvénient majeur que présenterait de leur point de vue le choix de Notre-Dame-des-Landes est que **la population s'est fortement densifiée au cours des dernières décennies autour du site.** Ils considèrent que ce phénomène risquerait de se poursuivre et de s'aggraver, si Notre-Dame-des-Landes était retenu sous l'effet d'une urbanisation de plus en plus continue entre l'agglomération nantaise et cette zone aéroportuaire trop proche de Nantes. Là encore, le Président de l'Observatoire des Nuisances Aérienne, s'appuyant sur l'exemple de Roissy, qualifié de "désastre environnemental" partage leur analyse en déclarant :
     "Nous attirons solennellement l'attention des décideurs sur **l'erreur grossière qui consisterait à situer un Hub international à 17 km du centre de la ville** de Nantes, dont la proximité est appelée à s'urbaniser considérablement au cours du siècle".

En conséquence, ces associations demandent instamment que l'on mette à profit le temps dont l'on dispose, pour rechercher un site plus satisfaisant que Notre-Dame-des-Landes. Elles s'accordent pour considérer que l'on devrait pouvoir trouver un site entre Nantes et Rennes, un peu plus au nord que Notre-Dame-des-Landes qui, selon elles, pourrait présenter des atouts au moins égaux à ceux de Notre-Dame-des-Landes en termes de chalandise, tout en minimisant l'ampleur des populations touchées par les nuisances sonores[8].

[8] BVV fait référence à cet égard, sans exclusive, à une proposition versée au débat public par M. Michel Bonnet, évoquant quatre sites situés "entre Notre-Dame-des-Landes et Guémené et jouxtant à l'ouest la nationale Nantes-Rennes, mais aussi la voie ferrée Nantes-Châteaubriant-Rennes dont la remise en service est prévue dans les prochaines années".

4. **L'expertise complémentaire et le débat ont confirmé que Notre-Dame-des-Landes reste un "bon site". Compte tenu des délais nécessaires à la réalisation d'un tel équipement, il n'est pas trop tôt pour prendre une décision qui réglerait les contraintes que fait peser sur l'agglomération nantaise la présence de Nantes-Atlantique et permettrait de disposer à temps de la nouvelle grande plateforme dont Nantes et, plus généralement, l'Ouest de la France ont besoin.**

   Les "grandes" collectivités territoriales (Conseil régional des Pays de la Loire, Conseil général de Loire-Atlantique, Communauté urbaine de Nantes) **soutenues par leurs homologues bretonnes, les milieux économiques** (CCI, MEDEF, PME, chefs d'entreprises…), **l'association ACIPRAN, rejoignent le maître d'ouvrage pour préconiser une décision rapide en faveur de Notre-Dame-des-Landes.**

   Dans une perspective de moyen-long terme, ces acteurs du débat sont unanimes pour considérer qu'**une grande plateforme aéroportuaire** internationale, offrant notamment des liaisons directes avec les grands pôles d'activités européens, **est indispensable** à l'Ouest pour faire valoir ses atouts dans une Europe dont le centre de gravité se déplacera progressivement vers l'Est.

   S'agissant du choix du site, ils considèrent que le dossier du maître d'ouvrage, l'expertise complémentaire et le débat ont bien confirmé les **avantages de Notre-Dame-des-Landes**: qualité technique du site, très bonne desserte routière, proximité de la zone de chalandise majeure que constitue l'agglomération nantaise, bonne accessibilité à partir de Rennes, disponibilité des terrains nécessaires à l'implantation de l'aéroport et de l'essentiel des raccordements routiers. **Ces atouts leur semble suffisamment décisifs pour que l'on puisse dès maintenant retenir Notre-Dame-des-Landes** pour l'implantation de cette future plateforme aéroportuaire, car il leur paraît plus que douteux que l'on puisse trouver un bien meilleur site, dans la mesure où, si l'on gagne sur un critère (par exemple, le nombre de riverains potentiels) on risque fort de perdre sur d'autres (par exemple, la facilité d'accès à partir de Nantes…). **Ils soulignent également les risques qu'il y aurait "à repartir pour un tour"** : "si ce n'est pas à Notre-Dame-des-Landes, ce ne sera nulle part ailleurs" (cahier d'acteur de l'ACIPRAN).

   Enfin, il leur paraît crucial qu'une décision ferme et définitive en faveur de la réalisation de ce nouvel aéroport et de son implantation à Notre-Dame-des-Landes, soit arrêtée au plus vite. Sans doute, reconnaissent-ils que la crise actuelle du transport aérien peut avoir décalé dans le temps certaines échéances et rend la prévision plus incertaine, mais ils soulignent :

   - qu'une reprise forte et rapide du trafic est une hypothèse qu'il ne faut pas exclure et qu'il serait désolant pour le développement régional de ne pas savoir y répondre dans les meilleures conditions : il n'est donc pas trop tôt pour s'engager résolument dans le processus complexe et long (une dizaine d'années) qui permettra la concrétisation de ce projet
   - qu'en tout état de cause, les problèmes que pose Nantes-Atlantique (nuisances sonores pour les riverains, contraintes sur l'urbanisme) doivent trouver une solution aussi rapide que possible

- qu'une décision immédiate et claire sur Notre-Dame-des-Landes permettrait d'engager toutes les mesures d'accompagnement (limitation des constructions nouvelles, organisation du territoire, mesures en faveur de l'agriculture et des agriculteurs, traitement de la situation des futurs riverains…) nécessaires pour que ce futur aéroport s'insère le mieux possible dans son environnement physique, économique et humain. **Lever au plus vite l'incertitude sur le choix du site, c'est donner aux responsables et, notamment, aux collectivités territoriales une capacité d'anticipation leur permettant de gérer au mieux les multiples implications de ce grand projet.**

LES VOTES DES ASSEMBLEES TERRITORIALES

Comme le montre le tableau ci-dessous, les élus de la région Pays de la Loire, du département de la Loire-Atlantique et de la Communauté urbaine de Nantes se sont prononcés à une large majorité en faveur du projet de Notre-Dame-des-Landes.

Encadré 21

	Pour	Contre	Abstention
Conseil Régional des Pays de Loire	75	6	9
Conseil Général de Loire-Atlantique	47		11
Communauté Urbaine de Nantes	82	11	10

Il n'en est pas de même pour les communes voisines du site, appartenant à la Communauté de communes d'Erdre et Gesvres, où à trois exceptions près (Fay-de-Bretagne, Nort-sur-Erdre, Sucé-sur-Erdre), les conseils municipaux ont répondu négativement, à une majorité plus ou moins large aux deux questions : faut-il un nouvel aéroport sur la région nantaise ? Si oui, le site de Notre-Dame-des-Landes est-il approprié ?

Quant à la communauté de communes d'Erdre et Gesvres (CCEG) elle-même lors de sa délibération intervenue à la veille de la fin du débat, elle s'est prononcée à une assez nette majorité en faveur de la création d'un nouvel aéroport dans l'Ouest (27 oui, 13 non, 1 blanc), mais a formulé un avis négatif à l'issue d'un vote assez serré (19 oui, 22 non) quant à son

implantation sur le site de Notre-Dame-des-Landes. On trouvera en annexe 18 l'intervention prononcée par M. Claude Ménager, Président de la CCEG, lors de la réunion de synthèse : cette intervention comporte une analyse très précise des arguments échangés au cours de cette délibération et permet de bien comprendre la signification de ce vote. **En conclusion, le président de la CCEG a déclaré : " Les élus de la CCEG disent toutefois à l'Etat et aux grandes collectivités : « si malgré notre position, vous maintenez votre projet, nous resterons les interlocuteurs privilégiés pour défendre l'intérêt de nos populations et définir l'aménagement de notre territoire »".**

Encadré 22

	Faut-il un nouvel aéroport sur la région nantaise ?				**Si oui, le site de Notre-Dame-des-Landes est-il approprié ?**		
	Oui	Non	Blanc	Nul	Oui	Non	Blanc
Notre-Dame-des-Landes		16				16	
Grandchamp-des-Fontaines	Question non posée					22	
Treillières	11	17			1	12	4
Vigneux-de-Bretagne	10	15	1	1	10	17	
Casson	5	8			2	10	1
Fay-de-Bretagne	10	9			10	9	
Héric	11	15	1 abstention		8	13	6 abstentions
Les Touches	3	14	2 abstentions		3	12	4 abstentions
Nort-sur-Erdre	20	5	3		22	4	2
St Mars-du-Désert	15	6	0		8	10	3
Sucé-sur-Erdre	15	10	4		14	11	4